NOSTOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale

Numero 85 - marzo 2015 Euro 2.00

SOMMARIO

Primo Piano 2

Le “Riforme”
progresso o minaccia?

Tempo Presente 3

Il cambiamento della CGIL
non è rinviabile

La merce lavoro

Il settore agroalimentare
al centro della sfida di EXPO 2015

Un diritto negato,
un’ingiustizia inaccettabile

CGIL tra autonomia e crisi della politica

In Linea 16

TPL nel Lazio: l’urgenza
di un risanamento

TPL in Piemonte: gare sul ferro
e poche riforme sul gomma

Quale futuro per Trenord?

Sarà davvero Alitalia 2.0?

Ravenna: se mare e nebbia
non fermano i soccorsi

RSU a Bergamo: dalla teoria alla realtà

Spazio Aperto 29

UIRNet e la Piattaforma
Logistica Nazionale

Senza Frontiere 32

Direttive europee
in materia di appalti pubblici

Finestre 34

“Giuda” di Amos Oz

Immagini 35

“L’anima nera” di Venezia

Il servizio fotografico è stato realizzato
da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

Le “Riforme” *progresso o minaccia?*

di Franco Nasso, Segretario Generale Nazionale Filt-Cgil

La propaganda che sostiene con forza la cosiddetta azione riformatrice del governo, alimentata dalla quotidiana comunicazione, si è impossessata delle parole riforma, modernizzazione, crescita e quanto altro serve a sostenere un’idea di progresso che, negli effetti reali, si dimostra molto spesso vuota e ingannevole.
Quando il fumo della propaganda si deposita, si svela l’inganno e la natura dei veri interessi che muovono il cambiamento.
La forza sovrastante dei mezzi disponibili a sostegno della comunicazione che alimenta il consenso è tale da distorcere lo stesso significato delle parole.
È così nel caso dei provvedimenti che nascono dalla legge delega sul lavoro. Jobs act evoca Obama e la grande operazione di intervento pubblico a sostegno della ripresa negli Stati Uniti. Da noi è una sciagurata operazione di destrutturazione dei diritti.
Le “tutele crescenti” sono abbinate, nella rappresentazione mediatica, al contratto a tempo indeterminato, che ha mutato completamente significato. Dopo la delega, il contratto a tempo indeterminato può essere interrotto in qualsiasi momento anche nelle modalità che, in precedenza, erano illegittime e che diventano legittime attraverso l’indennizzo economico.
Ma le parole magiche “tutele crescenti” nascondono la realtà e attribuiscono nella propaganda valore positivo ad una grave limitazione dei diritti dei lavoratori con un arretramento di molti decenni, tutto venduto come strumento di crescita e di cancellazione di vincoli anacronistici.
Ma le “riforme” in cantiere sono tante, sempre sostenute dall’ansia della velocità della decisione che forza il Parlamento nei tempi, impedendo il confronto sui contenuti.
Nella corsa alle riforme e all’innovazione si fa fatica, in molti casi, a rintracciare l’azione della politica capace di indirizzarsi verso risultati di interesse generale.
È invece più facile ritrovare nell’azione del governo la risposta a interessi sostenuti dalle potenti lobbies che, sotto l’insegna del risanamento e dei vincoli di sostenibilità imposti dall’Europa o autoimposti dalle scelte di politica economica nazionale, trovano il modo per affermare i propri affari.
Nei trasporti si stanno facendo danni che possono essere irreparabili, sempre all’insegna delle riforme da fare in fretta, distruggendo regole, presentate come vincoli e ostacoli alla crescita e al progresso.
Sono in cantiere la riforma dei porti e l’ennesima riforma del TPL. Rimane in sospeso la questione del sistema aeroportuale e, invece, è in corso un preoccupante e poco trasparente processo di privatizzazione di FSI, che si affianca alla cessione di quota rilevante di ENAV. Inoltre, ci sono le decisioni già assunte sulle concessioni autostradali, talmente impresentabili da suscitare le reazioni delle stesse autorità di garanzia.
Tutto il settore è dentro un processo disordinato di cambiamento nel quale, con grande evidenza, non vince la buona politica e l’interesse del paese, vincono senza apparente sforzo gli interessi che trovano con facilità ascolto e risposte nell’azione del governo.
I progetti di intervento sull’intero comparto portuale sono fonte di grande e diffusa preoccupazione, le proposte del governo trovano consenso tra le forze economiche che, dall’intervento del governo, si aspettano aperture di spazi per gli affari, attraverso la concorrenza senza regole, in un settore fondamentale per l’intera economia del paese.
Gli interventi si stanno discutendo in sede ministeriale solo con le rappresentanze delle imprese, quelle presenti nel sistema portuale e quelle che ambiscono ad entrare con la “riforma” che dovrebbe mettere mano all’intero sistema, dalle concessioni alle Autorità portuali, alle regole per il lavoro.
Il sindacato non è coinvolto e neanche informato delle vere decisioni che si stanno assumendo in una sede che non è istituzionale, ma sbilanciata sulle imprese per una riforma che sarà portata al Parlamento in forma compiuta per la ratifica, come d’uso corrente.
La risposta unitaria del sindacato è lo sciopero del settore, ma non sarà l’unica azione di contrasto a una destrutturazione definita riforma che rappresenta davvero una minaccia per il lavoro.
La loro riforma non risponde all’interesse del sistema produttivo del paese, ma risponde agli interessi di chi prova a portarsi a casa la propria fetta di torta, introducendo, in un settore regolato, le condizioni insostenibili per il lavoro che si sono prodotte nel mondo della logistica.
Ugualmente preoccupante, e ancora più oscuro nelle dinamiche decisionali, il percorso dell’intervento legislativo sul TPL.
La discussione si sta svolgendo nel chiuso delle sedi ministeriali, senza alcun coinvolgimento del sindacato e, anche in questo caso, con il costante attivismo dei rappresentanti delle aziende, impegnate a difendere un sistema da tempo indifendibile.
Non ci sono dubbi su chi pagherà il prezzo di tutto questo, saranno i lavoratori senza contratto rinnovato, senza clausole sociali esigibili e con l’aggiunta delle nuove regole del Jobs act sui cambi d’appalto.
Sono solo i principali esempi della gravità della situazione e della mancanza di politica dei trasporti. Tutto questo dentro la più generale assenza di politica industriale che allontana la prospettiva di ripartenza del paese, agganciata ancora una volta alla ripresa fuori dai confini e senza interventi credibili di sostegno alla ripresa. I pochi investimenti non rispondono a logiche di sistema. I processi di regolazione si basano sulle consuete e illusorie ricette liberiste che continueranno a far danni senza produrre ripensamenti nell’azione di governo.
Intanto si svendono le grandi aziende pubbliche e si impoverisce il tessuto industriale del paese. Si vende ai giapponesi la parte ferroviaria di Finmeccanica, eccellenza tecnologica italiana, e si mette in vendita senza tanto pensarci una quota rilevante di FSI per l’urgenza di far cassa.
Un processo gigantesco di deregolazione e di dismissione che niente ha a che fare con la parola riforma, ampiamente abusata e svuotata di significato.
Nei trasporti le riforme, quelle vere nell’interesse del sistema produttivo e del servizio ai cittadini, sono una priorità del paese.
E l’iniziativa sindacale, che ha forti ragioni unitarie, deve trovare il modo di esprimersi tempestivamente con le proposte di riforma e di regole e con le necessarie mobilitazioni di tutto il settore.

Il cambiamento della CGIL non è rinviabile

di Federico Vesigna, Segretario Generale CGIL Liguria

Alla vigilia della Conferenza di Organizzazione la CGIL non si può permettere passi falsi.
Abbiamo bisogno di riflettere per davvero su come siamo fatti e su come funzioniamo perché la crisi delle forme della rappresentanza parla anche a noi.
E se, a torto o a ragione, tra le nostre fila si insinua il dubbio che, alla fine, tutto possa restare così com'è, è perché per troppo tempo abbiamo rinunciato a fare i conti con i processi di cambiamento che ci circondano.
Se non vogliamo inseguire soluzioni autoassolutorie che ci relegano ai margini, dobbiamo fare i conti con la realtà per quello che è e da lì ripartire per provare a rispondere ad una domanda tanto banale quanto complessa: cosa vuol dire fare sindacato al tempo della crisi?
Siamo stati i primi a denunciare il rapido scivolamento del nostro sistema produttivo verso una fase di progressivo declino.
Non ci ha colti impreparati l'irrompere della crisi in un paese che, da tempo, procedeva a passo più lento rispetto al resto dell'Europa e, in questi anni, non ci siamo mai stancati di puntare il dito contro le politiche di austerity imposte dall'Europa che, in nome dei vincoli di bilancio, hanno esasperato le debolezze strutturali del sistema paese.
Ma mentre, come novelli Nostradamus, le nostre profezie di sventura puntualmente si avveravano, la crisi entrava nella carne viva delle persone, trasformando in modo radicale il modo di vivere ancor prima che di pensare. Nove punti di PIL persi dall'inizio della crisi, il 25% della produzione industriale cancellato non sono numeri da statistica, ma la brutale rappresentazione del disastro occupazionale che è responsabile del crollo dei consumi e dell'esplosione di una vera e propria emergenza povertà che pensavamo aver sconfitto nella notte dei tempi.
In una società dove si allentano le maglie della rete di protezione sociale, chi perde il lavoro rischia di scivolare facilmente sotto la soglia di povertà, ma la vera novità sono i lavoratori poveri. Per lo più giovani, le principali vittime della crisi che, quando un lavoro lo trovano, è quasi sempre precario e malpagato.
La crisi ha attraversato una società con il freno a mano tirato esasperandone le contraddizioni. Ha messo il dito nella piaga di

una classe imprenditoriale che ha scelto di smettere di investire nel futuro del paese. Ha soffiato sul fuoco dello scontro generazionale spingendo ciascuno ad arroccarsi su posizioni di difesa dell'esistente, mentre la politica abdicava al proprio ruolo di indirizzo e visione strategica.
In questa sorta di discesa agli inferi sono venuti meno tutti i punti di riferimento e l'incertezza è diventata il tratto distintivo del nostro comune sentire.
Come se la crisi economica, permeando ogni più recondito angolo della società, avesse compromesso quel poco di responsabilità civile che ancora teneva insieme il nostro paese, trasformandosi in crisi morale, ancor prima che crisi del tessuto democratico.
Se non partiamo da qui, dalle trasformazioni in atto, difficilmente potremo capire quello che può essere il nostro ruolo nell'orientare il cambiamento nel verso giusto. Anche perché, nel frattempo, è cambiato il campo da gioco.
L'irrompere del ciclone Renzi ci costringe a ripensare le regole d'ingaggio.
Ad una politica che rivendica la propria supremazia non possiamo rispondere di rimessa e non ce la caviamo di certo pensando che, tolto di mezzo Renzi, tutto possa tornare come prima.
È ancora la crisi a fare la differenza. È la crisi il principale ostacolo alla strategia renziana. Ma, se è vero che non saranno le misure del governo a tirarci fuori dall'impiccio, è altrettanto vero che non possiamo di certo investire le nostre chances di riscatto sulla crisi.
E allora, dobbiamo interrogarci sull'efficacia della nostra azione di rappresentanza e di tutela. Anche perché il successo della nostra iniziativa di mobilitazione non deve servire a nascondere i nostri problemi di rappresentatività.
Se il grado di fiducia della nostra organizzazione è crollato di 9 punti negli ultimi 4 anni e galleggia ad un misero 17%, rischia di diventare oltremodo frustrante continuare a gridare alla luna perché il governo non ci riconosce come interlocutori.
A dire il vero, questi mesi non sono passati invano. Abbiamo alle spalle un'importante stagione di mobilitazione che ci ha fatto tornare protagonisti nelle piazze e nel paese. Rispetto a chi ci dava per spacciati, abbiamo dimostrato di essere ancora vivi e vegeti.
Abbiamo dimostrato di sapere rappresentare gran parte del mondo del lavoro, non solo quello tradizionale.
Abbiamo dimostrato di essere ancora capaci di orientare una parte importante dell'opinione pubblica.
Tutto questo basta? Probabilmente no, ma non era scontato visto il tentativo di ridurci al silenzio
A partire dal 25 ottobre abbiamo rotto l'incantesimo della parabola renziana dell'uomo solo al comando.
Abbiamo contribuito a cambiare la percezione della realtà da parte degli italiani e abbiamo scongiurato il sistematico tentativo di scaricare la responsabilità delle cose che non si fanno (dalla riforma della Pubblica Amministrazione a quella della giustizia) al colpevole di turno (dai sindacati ai magistrati).
In altre parole, abbiamo costretto il Governo ad assumersi la responsabilità dei propri fallimenti.
Tutto questo ha sicuramente contribuito ad erodere il consenso verso il governo, come dimostra l'esplosione del fenomeno dell'astensionismo, ma non ha impedito che i provvedimenti contro cui ci siamo mobilitati andassero in porto.
So bene che nessuno di noi aveva creduto alla spallata.
Ci siamo più volte detti che la battaglia è difficile e va combattuta nel lungo periodo ed è già importante che, con le nostre iniziative di mobilitazione, abbiamo acquisito un patrimonio di credibilità che ci dobbiamo guardare dal disperdere.
Ma se, alla fine, tanto la legge di stabilità quanto il Jobs Act sono stati approvati senza apprezzabili miglioramenti, non possiamo neppure ignorare il fatto che siamo andati incontro ad una sconfitta, ordinata, ma pur sempre una sconfitta.
Sta a noi riconoscerlo per guardare avanti e magari non ripetere gli stessi errori.
Anche perchè un sindacato che non porta risultati non può vivere di sola identità e di certo non ci possiamo permettere di ridurre le nostre iniziative a forme di pura testimonianza.
Per provare a capire cosa sta succedendo, dobbiamo partire dal processo di progressiva destrutturazione del quadro politico che si è trascinato dietro un sostanziale allentamento del senso di appartenenza politica del mondo del lavoro.
Nel rimescolamento politico in atto il PD o PdR resta l'unica offerta politica in campo, con il risultato che vengono meno tutti i rifermenti politici e il mondo del lavoro resta senza rappresentanza politica.
È un processo che Renzi ha portato a compimento nelle sue estreme conseguenze, ma è un processo che parte da lontano.
Ma, se le cose stanno così, non ci possiamo neppure rassegnare al fatto che non avremo risposte alle nostre iniziative
E allora, di fronte al vuoto di proposta politica alternativa, delle due l'una.
O ci candidiamo ad una nuova stagione di supplenza politica e trasformiamo la piazza in un'arena politica per costruire un'alternativa a Renzi, oppure facciamo i conti con questo quadro politico e ci attrezziamo a resistere pronti, però, a raccogliere le occasioni quando ci si propongono.
Io penso che, se non vogliamo essere bollati come soggetti della conservazione, dobbiamo saper leggere i processi per quel che sono.
Dobbiamo capire come recuperare un rapporto anche con questo quadro politico, per quanto non ci piaccia, fermo restando un forte profilo di proposta autonoma e senza rinunciare alle mobilitazioni.
L'obiezione più ricorrente è che Renzi non ci riconosce come interlocutore, ma non è con Renzi che finisce la concertazione.
Renzi ce lo ha sbattuto in faccia senza neppure fare più finta, ma non è un problema dell'oggi che, finita la stagione

della concertazione, la confederalità rischia di diventare una scatola vuota.
Se davvero vogliamo difendere la natura confederale della CGIL, dobbiamo prima di tutto capire come recuperiamo il valore della confederalità nell'azione quotidiana dell'organizzazione.
Cosa vuol dire confederalità al tempo della crisi?
Vuol dire mettere al centro della nostra azione la lotta alla diseguaglianza.
Vuol dire orientare la nostra iniziativa al superamento delle differenze per riunificare il mercato del lavoro.
Come ci siamo detti al Congresso, finita la stagione della concertazione, dobbiamo ripartire dal nostro mestiere ovvero dalla contrattazione.
Ma un sindacato che vuole essere confederale è un sindacato che guarda all'interesse generale del mondo del lavoro. E allora, non ci può essere confederalità se la contrattazione non è inclusiva, ovvero se non siamo in grado di dare delle risposte a chi sta fuori.
Vale per il CCNL che deve respingere l'attacco del salario minimo e vale per la contrattazione aziendale che deve fare i conti con i processi di esternalizzazione.
Vuol dire orientare la nuova stagione contrattuale verso la lotta alla precarietà, sapendo che, in deflazione, i soldi sono pochi e l'estensione dei diritti costa; senza contare che, con l'entrata in vigore del Jobs Act, anche noi saremo costretti a ripensare il nostro ruolo, non foss'altro perché la filosofia di fondo del Jobs Act sposta la tutela dei lavoratori dal posto di lavoro al mercato del lavoro.
Un sindacato che ha l'ambizione di essere sindacato confederale è un sindacato che ha visione generale.

Ma proprio perché è finita la stagione della concertazione, proprio perchè non ci è più riconosciuto il ruolo e ce lo dobbiamo conquistare con la contrattazione, non bastano le buone idee, ma ci vuole anche il consenso, attraverso cui costruire i rapporti di forza.
E dove lo costruiamo il consenso se non partiamo proprio dai luoghi di lavoro?
E allora, il problema non è quante assemblee sulle pensioni si fanno, ma se le categorie recuperano il valore della confederalità nell'azione quotidiana. Se la piattaforma sulle pensioni vive nell'azione contrattuale di ogni singola categoria. Dico le pensioni, ma potrebbe essere il fisco, piuttosto che la battaglia sugli appalti e la legalità.
Questo significa ripensare il modo di fare contrattazione sociale, perché non possiamo continuare a commettere l'errore di sovrapporre il concetto di confederalità con quello di confederazione.
E questo significa ripensare a come siamo organizzati nel rapporto tra Categorie e Confederazione e tra livelli Confederali.
L'appuntamento della prossima Conferenza di Organizzazione rappresenta il punto di arrivo di una più ampia riflessione su cosa vogliamo fare e cosa vogliamo essere.
Molto dipenderà dalla nostra capacità di metterci in gioco, senza pensare che tocchi sempre a qualcun altro fare la prima mossa.
Peraltro se, come ci siamo più volte detti, l'autonomia non può essere confusa con l'autosufficienza, non possiamo neppure comportarci come se fossimo gli unici attori in campo.
Che fine hanno fatto Cisl e Uil?
Pensiamo davvero di poter rinunciare a riannodare le fila di un rapporto unitario?
Non sarà facile e non mancheranno le resistenze, ma abbiamo l'obbligo di provarci.
Spetta a noi dimostrare di essere all'altezza.

La merce lavoro

di Nino Cortorillo, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Con il jobs act si creerà un mondo del lavoro diviso in due, o meglio in tre. I vecchi lavoratori "garantiti", i nuovi lavoratori "a finte tutele crescenti" ed i precari. Il rischio è che, anziché ridurre la precarietà per alcuni, la si estenderà a molti dei futuri assunti.
Il governo chiama questo nuovo contratto a tutele crescenti. Ma in cosa consisterebbe la crescita? Cosa migliorerebbe nel tempo se nella realtà quel lavoratore, per tutta la vita, sarà sempre licenziabile senza giusta causa?

Il 21 febbraio sono stati emanati i decreti attuativi sul Jobs Act che segnano, fuori di ogni dubbio, uno dei tratti distintivi dell'iniziativa del governo verso la crisi ed il lavoro.
Non vorrei avviare un ragionamento avendo in mente che le nuove norme abbiano come unico o prevalente scopo quello di spostare dalla legge al datore di lavoro la decisione sull'esistenza e la conservazione del rapporto di lavoro a tempo indeterminato.
Si dovrebbe quindi razionalizzare la lettura dei provvedimenti e tentare di leggerli come esito di un processo intellettuale al cui centro vi è una analisi della crisi economica e del lavoro, le criticità e i punti irrisolti, gli obbiettivi che ha il paese e le conseguenze sulle persone.
Evito una lettura di carattere prevalentemente giuridica dei decreti e delle loro conseguenze sui lavoratori, che è opportuno compiano altri, e vorrei concentrarmi quindi proprio sul nesso analisi, criticità, obiettivi, conseguenze.
Il recente passato segna per l'Italia una economia che da venti anni, per fasi successive, cresce poco, poi non cresce, entra in recessione ed infine arriva in deflazione. Questo avviene in contemporanea ad una economia che, nell'epoca della globalizzazione e dell'economia di internet, non solo incontra una nuova competizione di paesi prima collocati nel terzo mondo, ma richiede una flessibilità che riorienti con decisioni strategiche, ma assunte con rapidità, il sistema paese ad ogni suo livello (istituzionale, economico e sociale), in relazione anche ai mutamenti globali.
Da ultimo, il sistema Europa assicura, con i tanti legami sociali e democratici, nuove regole su sostenibilità del debito pubblico e una moneta che impedisce la svalutazione come fattore di competizione. Ricordo questo come un fattore positivo, salvo credere alle follie di un ritorno alla Lira, o spostare sull'Europa problemi che sono causa solo della nostra storia e delle nostre scelte.
Penso anzi che, aldilà del feticcio negativo dell'austerità, a cui spesso non si comprende bene cosa si contrapporrebbe se non un debito indefinito ed insostenibile a livello di singolo paese, dalla Banca Europea e da Draghi siano arrivate decisioni, e non slogan, in direzione di un sostegno alla crescita dentro un quadro di equilibrio del debito.
Le decisioni che attengono quindi ai fattori della produzione ed al lavoro vanno collocati in questo contesto sapendo che, somma banalità però spesso dimenticata, il lavoro si tutela nelle fasi di crescita e redistribuzione di ricchezza. Attraverso la contrattazione e con le politiche di welfare.
Ma nei lunghi cicli economici di stagnazione e recessione, durante i quali la disoccupazione aumenta sempre, il sindacato è impegnato nelle chiusure delle imprese, nella loro ristrutturazione, nelle attività terziarizzate o soggette ad appalto.
Ed i contratti di lavoro, nazionali e aziendali, o non si rinnovano o si rinnovano con scambi evidenti che cedono o produttività o conquiste precedenti.
Le ultime considerazioni attengono ad una caratteristica negativa dell'Italia, in questo simile alla Spagna, di avere una disoccupazione ormai prossima al 50% tra i giovani, una bassa occupazione femminile, una uscita di lavoratori over 50 senza rioccupazione e un sistema di ammortizzatori sociali o di welfare, prima, durante e alla fine del rapporto di lavoro, molto squilibrato e di minore copertura rispetto alla media degli altri paesi europei.
I provvedimenti del governo e la decisa svolta compiuta da Renzi negli ultimi sei mesi ci consegnano non solo norme di legge e procedure ma, si potrebbe dire, una visione del mondo, non solo del lavoro.
Affermo "si potrebbe" perché, nell'attuale Governo, la tattica acquista sempre un rilievo assoluto nelle decisioni. Così è possibile che la crescita prevista a inizio 2014 non è avvenuta ed allora si sia intervenuto a valle del processo produttivo sulle forme che regolano ingresso e uscita dal lavoro.

Lasciando inalterate o quasi le cause della crisi del paese. E spostando l'attenzione quindi su altri temi.
L'affermazione di Renzi "abbiamo dato alle imprese quello che volevano e adesso non hanno alibi e devono assumere" è la filosofia che ha portato al Jobs Act.
L'obiettivo dichiarato, quindi, è che con queste decisioni aumenterà l'occupazione e diminuirà la precarietà. Un incremento dell'occupazione, unendo sgravi contributivi al superamento dell'art 18, è possibile si realizzi. Si tratterà di capire se, superato l'entusiasmo iniziale, l'effetto durerà nel tempo. Al momento si annunciano dati di aumento del Pil in percentuali poco credibili. Se sommassimo tutti gli annunci degli ultimi anni e mesi, avremmo una crescita asiatica anziché italiana.
Aggiungo che le decisioni del governo segnano, come ho letto sul Sole 24 del 22 febbraio, "la fine dell'ipocrisia" e danno un senso compiuto a chi si è voluto rispondere nell'affrontare il nesso crescita/disoccupazione.
Come ogni provvedimento, il tempo ci dirà se e quali obiettivi ha raggiunto, ma penso sia possibile provare a dare un significato a quali conseguenze si determineranno da subito.
Da anni, si sostiene, ed ha un reale fondamento, che la quota di lavoratori in ingresso nel mondo del lavoro abbia un rapporto di lavoro precario, all'interno di una delle molte tipologie che le leggi che si sono susseguite hanno individuato.
Tanto che spesso si può passare da una tipologia di lavoro precario ad un altro senza soluzione di continuità.
Solo parte dei lavoratori, i meglio qualificati o dove le imprese lo hanno deciso o in gran parte del lavoro pubblico, accedono al contratto a tempo indeterminato.
Questo avrebbe causato una divisione netta tra coloro che sono già nel mondo del lavoro, gli iper tutelati, e coloro che non riescono ad entrarvi se non con lavori precari, i senza tutela.
L'insieme delle norme varate dovrebbe quindi rispondere a questa realtà e aumentare gli stabilizzati oggi precari.
I provvedimenti fondamentali, molto in sintesi, prevedono:

- tempo determinato di 36 mesi senza vincoli causali;
- demansionamento in via unilaterale da parte dell'impresa;
- il cosiddetto "contratto a tutele crescenti" con l'abolizione, quasi totale, dell'art 18 per i futuri rapporti di lavoro;
- abolizione, quasi totale, dell'applicazione della L. 223 in ordine ai criteri di individuazione del personale in caso di licenziamenti collettivi per nuovi assunti.

Vi sono poi provvedimenti quali l'esenzione dal pagamento dei contributi per i prossimi 3 anni per le assunzioni a tempo indeterminato, la riduzione dell'utilizzo dei contratti di collaborazione, la revisione dell'utilizzo e della copertura degli ammortizzatori sociali.
Il cuore fondamentale dei provvedimenti risiede, però, con ogni evidenza, nella impossibilità, in caso di licenziamento illegittimo, di essere reintegrati nel proprio posto di lavoro su decisione della magistratura. Oltretutto con l'inversione dell'onore della prova adesso a carico del lavoratore. Anche questo un principio che deresponsabilizza l'impresa e assegna al lavoratore costi e fatica nel sostenere una sua eventuale difesa.
Questo era già noto per il licenziamento individuale, ma giudico ancora più pericolosa la decisione di estendere questo principio anche ai licenziamenti collettivi.
Mentre l'art 18 impediva il licenziamento individuale, e la nuova norma lo ha reso possibile, la legge 223 già prevede i licenziamenti collettivi anche in assenza di un accordo sindacale.
Quindi le imprese possono licenziare o stabilendo criteri non discriminatori con le organizzazioni sindacali o utilizzando quelli contenuti nella legge. Recenti leggi hanno esteso questa elasticità delle imprese nei criteri individuati favorendo quelli organizzativi e professionali.

La modifica non introduce una nuova procedura di licenziamento collettivo, ma aggiunge che, qualora l'impresa compia una scelta non sulla base dei criteri stabiliti dalla 223, o per ipotesi da un accordo, al giudice non sia possibile imporre la reintegrazione ma solo un indennizzo.
Il problema non si porrà subito, ma nel tempo certamente sì. E poco convincenti sono le argomentazioni, alquanto paradossali, che andava equiparato licenziamento individuale e collettivo per evitare differenze o discriminazioni.
Se, quindi, un'impresa avvia una procedura di licenziamento collettivo sapendo che può violare per una parte del proprio personale i criteri di scelta stabiliti dalla legge, si depotenzia sia la procedura che la trattativa. L'impresa avrà, infatti, due possibilità: non fare alcun accordo e quindi non concordare criteri e numeri dei licenziati e poter decidere chi sono individualmente i lavoratori da licenziare. Anche su base arbitraria, non dovendo renderne conto.
Premesso che da sempre ero favorevole al contratto a tutele crescenti, o contratto unico, così come ipotizzato nella proposta di Boeri e Garibaldi (http://www.lavoce.info/archives/30121/quali-tutele-quanto-crescenti/), nella legge del Governo si utilizza il titolo, ma il contenuto è totalmente diverso.
Nella proposta Boeri il lavoratore alla fine di un periodo, da tre a sei anni, aveva gli stessi diritti degli altri lavoratori. In questa legge si creerà un mondo del lavoro diviso in due, o meglio in tre: i vecchi lavoratori "garantiti"; i nuovi lavoratori "a finte tutele crescenti" ed i precari. Il rischio è che, anziché ridurre la precarietà per alcuni, la si estenderà a molti dei futuri assunti.
Il governo chiama questo nuovo contratto a tutele crescenti. Ma in cosa consisterebbe la crescita? Cosa migliorerebbe nel tempo, se nella realtà quel lavoratore, per tutta la vita, sarà sempre licenziabile senza giusta causa? Non si tratta solo di un

camuffamento linguistico, di un trucco verbale. Si prendono, come nella pubblicità, delle parole per poi usarle aldilà del loro significato.
Oggi abbiamo una precarietà estesa ma temporanea, almeno sulla carta; domani, il rischio evidente è di avere un tempo indeterminato precario.
Lo statuto dei lavoratori consegnava diritti ai lavoratori, ad ogni singolo lavoratore in quanto persona da tutelare nel rapporto con il suo datore di lavoro, ed alla organizzazione sindacale come soggetto che esercita la tutela collettiva ed individuale.
Ma quel sindacato, nella sua funzione più importante e delicata, l'ingresso ed il mantenimento del rapporto di lavoro di ogni persona, se è privo di un reale potere di tutela, che non sia di pura e semplice assistenza, cambia oggettivamente ruolo e rapporto con chi rappresenta.
Lo spostamento di potere, nel senso letterale di chi può, dal lavoratore-persona al datore di lavoro, ridefinisce i rapporti sociali anche fuori del luogo di lavoro. Il lavoro subordinato diventa tale. L'impresa non è creatrice di benessere comune e quindi di lavoro, ma diventa quasi proprietaria dei destini delle persone. Nessuno si attende licenziamenti di massa, individuali o collettivi, ma certo si assegna la discrezionalità di dare o mantenere il lavoro, e quindi la sicurezza ed il futuro delle persone, ad ogni singola impresa, alla qualità e sensibilità sociale ed umana di quel datore di lavoro o di quel management.
Sia chiaro che questo non è argomento solo sindacale o legato al mondo del lavoro e delle imprese.
Si tratta di immaginare quale società, fondata in teoria sul lavoro, ma formata da persone che hanno legami personali, famigliari e sociali, si realizzerà. Quali sicurezze e insicurezze determina. Il lavoro da domani, fuori degli spot fasulli, diventa meno difendibile.
Si apre una domanda immensa e senza risposta su quale sinistra abbia concepito questa torsione della sua storia, ed intendo della sua migliore storia riformista e non di quella massimalista, tramutando visioni appartenute al centro destra e a Confindustria in totem della nuova sinistra. Come se aver permesso la libertà di licenziare significhi aver aumentato la libertà del lavoro e nella società!
Si apre una domanda immediata di quale sindacato sarà in grado di farsi carico di quel che avverrà. Nelle confederazioni e nelle categorie. A livello nazionale e dentro le imprese.
Un sindacato che, negli ultimi venti anni, non è riuscito a produrre processi di unificazione della propria rappresentanza, mentre, al contrario sono cresciute le spinte di disgregazione e disaggregazione. Un sindacato che, privo di una sponda politica di ascolto e interlocuzione, non può che tornare a cercare la propria rappresentanza nelle imprese e nei territori.
Ma certo avendo la consapevolezza che il sindacato esce sconfitto da questo decennio, non essendo stato in grado di far uscire da una condizione di minorità chi era ai margini di un lavoro più stabile e tutelato.
Alla fine, l'incapacità o l'impossibilità di riformare il lavoro dentro la crisi ha visto vittoriose altre visioni che hanno avuto la capacità di produrre una cambiamento radicale. Perché, come spesso accade, non cambiare non significa difendere, ma prepararsi a ulteriori regressioni.

Il settore agroalimentare al centro della sfida di EXPO 2015

di Stefania Crogi, Segretaria Generale Flai-Cgil

Ci batteremo affinché cibo di qualità e diritto al cibo siano concetti non scindibili da qualità del lavoro ed esigibilità dei diritti dei lavoratori che lo producono, lo trasformano, lo confezionano. Entrambi devono avere al centro la dignità della persona.

Il settore agroalimentare è quello che, sotto molteplici aspetti, riveste una centralità e un'importanza mondiale, considerate anche le grandi sfide rappresentate da EXPO 2015. Come categoria ci sentiamo a vario titolo coinvolti da questo appuntamento, al quale già lo scorso 7 febbraio abbiamo portato il nostro punto di vista ed il nostro contributo durante lo svolgimento dei 42 tavoli di lavoro dell'evento "Expo delle Idee" (Hangar Bicocca, Milano).
"Nutrire il pianeta, energia per la vita", questo titolo pone direttamente degli interrogativi: è possibile assicurare a tutta l'umanità un'alimentazione buona, sana, sufficiente e sostenibile? E come il diritto al cibo può e deve poter essere salvaguardato? A queste domande dovrà rispondere EXPO 2015.

Diritto al cibo

In realtà, di diritto al cibo in Italia non se ne parla più da anni e l'Expo può, anzi deve, essere l'occasione per riflettere a 360 gradi sul diritto al cibo come libertà dal bisogno e cifra dei processi di democratizzazione di tante aree del mondo.
L'aumento della popolazione, i nuovi stili di vita che stanno prendendo sempre più piede nelle aree emergenti del mondo e il rallentamento progressivo della produttività del settore agricolo ci hanno spinto in una prospettiva inedita, che mette in discussione la capacità del nostro pianeta di soddisfare l'imponente crescita nella domanda di cibo.
Il diritto al cibo non è uguale al diritto di essere liberi dalla fame, non significa soltanto proteggere la vita degli esseri umani, ma significa anche tutelare la salute e la dignità di ognuno.
La sicurezza alimentare, infatti, esiste solo quando tutti gli esseri umani hanno, in ogni momento, l'accesso fisico ed economico ad un cibo sano, nutriente ed in quantità sufficiente, in grado di soddisfare il loro fabbisogno energetico e le loro preferenze alimentari, per condurre una vita sana e attiva.
Oggi 800 milioni di persone soffrono la fame e, contemporaneamente, 500 milioni soffrono di obesità: due mali di quello che è un distorto accesso al cibo. Dati che ci riportano alle parole di due Papi, Giovanni Paolo II e Papa Francesco, che recupera il concetto di "paradosso dell'abbondanza", cioè c'è cibo per tutti, ma non tutti possono mangiare. Il problema è l'iniqua distribuzione.

Lo spreco ed altre contraddizioni

Circa un terzo del cibo prodotto a livello globale, vale a dire 1,3 miliardi di tonnellate l'anno, è perso o sprecato.
Ma lo spreco del cibo equivale anche a consumo di terra, acqua, energia e, per di più, genera emissioni di gas effetto serra considerando che ogni tonnellata di rifiuti alimentari ne produce 4,2 di anidride carbonica.
Inoltre, l'equilibrio dei mercati agricoli rischia di diventare sempre più precario a causa dei cambiamenti di natura strutturale che stanno accompagnando l'evoluzione della domanda alimentare mondiale. Una situazione aggravata dalla crescente finanziarizzazione dei mercati delle commodity agricole.
È necessario intraprendere, a livello internazionale, delle azioni urgenti per affrontare la sfida della sicurezza alimentare globale. È necessario rimettere al centro dell'ordine del giorno il tema della sicurezza alimentare degli approvvigionamenti.

Biocarburanti e uso del territorio

Nel 2009, l'approvazione di una specifica direttiva comunitaria ha introdotto l'obbligo per gli Stati membri di utilizzare entro il 2020 un carburante che sia miscelato per almeno il 10% con biocarburanti. Le superfici occupate da colture finalizzate alla produzione di biocarburanti potrebbero passare dai 20-22 milioni di ettari attuali a 35 milioni di ettari nel 2020.
Questo scenario non è sostenibile; non è accettabile che l'uso dei suoli, in contesto di insicurezza alimentare, sia sottratto

alla produzione di cibo. Anche se la strada dei biocarburanti non può essere del tutto abbandonata, magari investendo in ricerca per sviluppare quei cosiddetti biocarburanti di seconda generazione che potrebbero, a breve, consentire di utilizzare la biomassa cellulosica, il materiale più abbondante presente sulla faccia della terra, per la produzione di carburante.
Sarebbe possibile così, senza impiegare un solo ettaro di terreno agricolo, valorizzare in chiave energetica residui colturali, materiali legnosi ricavabili dalla manutenzione dei boschi.

Land grabbing e adeguamento domanda/offerta di cibo

L'aumento della popolazione e quello ancora più marcato dei consumi, che caratterizzano soprattutto alcune importanti aree del pianeta come la Cina, l'India, il Brasile e la Russia, stanno facendo crescere a ritmi impressionanti la domanda alimentare, mentre la disponibilità di terre agricole e la loro produttività si riducono.
I dati sulla crescita della domanda e sul rallentamento dell'offerta agroalimentare mondiale sono inequivocabili: la produzione agricola non tiene il passo della domanda.
Questo ha dato vita ad una pratica comunemente denominata *"land grabbing"* che vede l'acquisto di milioni di ettari di terre africane, e non solo, da parte di investitori stranieri.
In questi anni sono cresciuti velocemente il numero e l'ampiezza degli accordi stipulati da parte di società private, governi e fondi sovrani finalizzati all'acquisizione di terra su larga scala destinata alla produzione di alimenti di base e di biocarburanti. Così la terra diventa l'affare del secolo!
Superfici coltivabili crescenti sono oggetto di acquisizione o di affitti a lungo termine in America Latina, Asia, ex Unione Sovietica ma, soprattutto, Africa sub-sahariana.
Queste acquisizioni fondiarie rappresentano una minaccia per la vita e per i mezzi di sussistenza dei poveri delle aree rurali, per l'equilibrio degli ecosistemi, per la sicurezza alimentare regionale e globale.
Nel 2050 saremo più di nove miliardi ad abitare il pianeta, circa un terzo in più di oggi e, per soddisfare la domanda di cibo, avremo bisogno di aumentare la produttività agricola rispetto a quella attuale.
Per di più, dovremo farlo in maniera più sostenibile che in passato, cioè produrre di più inquinando di meno.
L'obiettivo dell'adeguamento dell'offerta alla crescita della domanda non è impossibile, ma può essere raggiunto con il contributo della ricerca e dell'innovazione e di adeguate politiche da costruire a livello globale.

Il lavoro ed i lavoratori. Diritto al cibo=Diritto al lavoro

In questo scenario planetario è evidente come l'agricoltura ed i lavoratori del settore rivestano un ruolo da protagonisti rispetto alle principali sfide connesse alla realizzazione di modelli di sviluppo in grado di garantire la sostenibilità ambientale e la conservazione degli ecosistemi e delle risorse naturali.
Oggi, l'agricoltura, si trova a coniugare la necessità di dover produrre di più per una popolazione globale che aumenta e che cambia dieta, con l'urgenza di dover inquinare di meno, pena l'impossibilità di assicurare la sostenibilità dei processi di produzione e l'approvvigionamento alimentare alle generazioni future.
Su questi temi siamo pronti a confrontarci da attori protagonisti: diritto al cibo, diritto al lavoro, sviluppo sostenibile, sviluppo delle enormi potenzialità che il settore ha per il rilancio dell'economia dell'intero Paese.
Su questi temi ci misureremo, ma vogliamo che il diritto al cibo sia tema strettamente coniugato al diritto al lavoro, ad un lavoro dignitoso e senza sfruttamento.
Altrimenti si corre il rischio, già in corso nel dibattito attuale e nella sua rappresentazione mediatica, che tra i cibi con le loro eccellenze e marchi e chi quel cibo lo consuma (o al contrario non riesce ad averne diritto) si dimentichino coloro che sono tra questi due soggetti: i lavoratori che, con la loro professionalità, producono, trasformano, confezionano il cibo.
Per questo come sindacato di categoria dell'agroalimentare impieghiamo ogni nostro sforzo affinché cibo di qualità e diritto al cibo siano concetti non scindibili da qualità del lavoro, qualità ed esigibilità dei diritti dei lavoratori.
Noi sappiamo bene come, troppo spesso, dietro ai prodotti agroalimentari ci sia lavoro sfruttato, sottopagato, caporalato, diritti negati, in Africa come in Italia.
Il nostro contributo all'Expo sarà proprio quello di mettere al centro anche questi temi, perché solo parlando di diritto al cibo e diritto al lavoro giusto e dignitoso andiamo ad affrontare veramente e profondamente il tema della dignità della persona, così come ci è stato consegnato anche da Papa Francesco nel suo messaggio all'Expo delle Idee.

Un diritto negato, un'ingiustizia inaccettabile

di Nina Daita, Responsabile Ufficio politiche disabilità CGIL

La crisi drammatica di questi anni sta seriamente colpendo tutti, ma le categorie più fragili stanno pagando "davvero" un prezzo altissimo che non si rappresenta solo nel crollo dei dati sull'occupazione, ma penso che vi sia anche una generale rassegnazione e sfiducia, oltre che la paura per il futuro e il timore di perdere i diritti acquisiti. Bisognerebbe ritrovare la forza di un sogno che porti ad un impegno costante nel difendere sì l'esistente, ma anche credere che può esserci, come ha detto il nostro Segretario generale durante la manifestazione del 25 ottobre scorso, il diritto ad una buona vita nonostante la disabilità e la sofferenza quotidiana, partendo appunto dal diritto ad un lavoro dignitoso.
La VII Relazione ISFOL ci segnala un dato preoccupante ed opprimente: più di 700.000 sono gli iscritti nelle liste di disoccupati disabili (collocamento obbligatorio). Un esercito, per lo più giovani, di disoccupati con disabilità, con i quali, prima o poi, si dovranno fare i conti.

Iscritti collocamento obbligatorio (Anno 2012 - 2013)

	Uomini	Donne	Totale
2012	381.896	346.430	728.326
2013	357102	319.673	676.775

Fonte: ISFOL, Min. Lavoro

Preoccupante è l'uso dei contratti precari, anche per i lavoratori con disabilità. Infatti, dalla Relazione è evidente che le aziende, soprattutto quelle private, preferiscono assumere disabili, nella percentuale d'obbligo, con contratti a tempo determinato, che risulta la modalità prevalente, o attraverso le convenzioni, non dando stabilità occupazionale a chi non ha neanche una stabilità di cittadinanza.
E invece, il nostro Governo cosa fa? Zero finanziamenti per il mondo della disabilità.
Nella prima stesura della legge di Stabilità, il Fondo per la non autosufficienza è stato decurtato, per poi correre ai ripari dopo una tragica e sofferta manifestazione di persone affette da SLA, che sono scese in piazza con le loro evidenti difficoltà.
Non c'è alcuna traccia di risorse per il Fondo per l'abbattimento delle barriere architettoniche, così come segnalato dalla Corte dei Conti che, in una sua recente analisi, ne ha denunciato l'azzeramento, richiedendo al Governo di prevedere congrue risorse per l'adeguamento delle strutture pubbliche, affinché sia consentita la libera circolazione ai cittadini con disabilità.
Puntuale come le piogge d'autunno, ogni anno ci ritroviamo a lottare per vederci assicurati quei pochi fondi che servirebbero a garantire un minimo, ma minimo, diritto di cittadinanza, nonché dignità nel vivere quotidiano.
Il nostro Governo mostra cinismo ed indifferenza nei confronti delle persone meno fortunate, non solo azzerando inizialmente il Fondo per l'inserimento lavorativo delle persone con disabilità, per poi correre ai ripari in un secondo momento dopo le nostre pressanti richieste, ma non spendendo nemmeno una parola per proporre e sostenere le politiche di inclusione. Abbiamo bisogno di un piano straordinario per l'inserimento lavorativo delle persone con disabilità. Poco più di 18.000 avviamenti al lavoro nel 2013 sono davvero pochi, è il dato più basso rilevato dall'approvazione della legge 68/99.
In attesa di conoscere le proposte del Governo, abbiamo le nostre e, appellandoci al Premier o al Ministro del lavoro, siamo in attesa di esporle, sperando che siano non solo ascoltate ma anche prese in considerazione.
Inoltre, vorrei ricordare e sottolineare, che lo scorso anno, con decreto presidenziale, è stato approvato il Programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità, all'interno del quale, nel capitolo lavoro, sono presenti proposte unitarie di sindacati ed associazioni, che ad oggi non ha trovato alcun riscontro nella realtà.

Una politica di inclusione lavorativa e sociale delle categorie fragili, nella società attiva, dovrebbe essere promossa attraverso azioni positive e politiche mirate, che non si vedono. Renzi si presenta sempre come il sostenitore di politiche di giustizia sociale, ma ad oggi i disabili e le loro famiglie son più soli di prima, con la moltiplicazione esponenziale delle difficoltà. Dunque, giunga una risposta concreta, prima che qualche evento ci travolga.

La serietà e l'importanza di questi argomenti non meritano uno slogan di risposta, ma un serio impegno, un aiuto costante, che perduri nel tempo, con congrue risorse economiche, umane e professionali.

A questo punto, credo sia importante analizzare più specificatamente la VII Relazione biennale al Parlamento sul diritto al lavoro delle persone disabili (prevista dall'articolo 21 della Legge 68/99 "Norme per il diritto al lavoro dei disabili"), curata come di consueto dall'ISFOL, per capire meglio la situazione lavorativa delle persone con disabilità.

La VII Relazione contiene informazioni, dati e analisi sullo stato di attuazione della legge 68/99 nel biennio 2012 – 2013. Il periodo di riferimento è stato un biennio molto duro per il perdurare della crisi economica e politica del nostro Paese, nonché della crisi occupazionale, che ha visto salire i tassi di disoccupazione a livelli più che allarmanti. Le persone con disabilità non sono state esenti da questo andamento, anzi, proprio i più deboli soffrono maggiormente nei periodi di grande difficoltà e gli stessi diritti dei disabili sono stati messi a dura prova. Ricordiamo che la Relazione analizza lo stato di inserimento lavorativo delle persone con disabilità a livello nazionale, attraverso diversi indicatori.

In primis, è importante sapere che le aziende pubbliche e private devono prevedere delle "quote di riserva", relativamente al numero dei dipendenti dell'azienda stessa: le aziende da 15 a 35 dipendenti hanno l'obbligo di assumere un lavoratore con disabilità, da 36 a 50 due lavoratori, da 51 in su devono riservare il 7% dei posti di lavoro. La Relazione evidenzia che la quota di riserva per le aziende private nel 2012 è stata di 158.295 unità, nel 2013 di 117.136; invece, nelle aziende pubbliche, nel 2012 è stata di 76.770, nel 2013 di 69.083. A fronte di questi dati, è importante dire che nel privato le scoperture (posti riservati ma non assegnati) sono state 41.304 nel 2012 e 26.739 nel 2013; invece, nel pubblico sono state 12.989 nel 2012 e 14.499 nel 2013.

Rilevante è il numero degli iscritti al collocamento obbligatorio, cioè il numero di persone con disabilità disoccupate in cerca di occupazione che si iscrivono nell'apposito elenco tenuto dagli uffici competenti. Nel 2012 si sono iscritti 728.326 persone con disabilità; al 2013, risultano, invece, iscritti 676.775 individui, quasi 700 mila unità in meno dell'anno precedente, un dato non certo rassicurante, in quanto molti di questi hanno rinunciato totalmente alla ricerca di un'occupazione.

Avviamenti lavorativi, ripartiti per area geografica
Anno 2012 - 2013

	2012	2013
Nord	11.581	11.728
Centro	4.441	4.056
Sud ed isole	3.092	2.511
Totale	19.114	18.295

Fonte: ISFOL, Min. Lavoro

Per quanto riguarda gli inserimenti lavorativi, negli anni 2012 e 2013 si evidenzia un trend negativo che aveva precedentemente determinato il minimo storico del 2009 e che porta gli avviamenti di persone con disabilità a 19.114 nel 2012, e, ancora peggio, a 18.295 alla fine del 2013. Quest'ultimo è il dato più basso mai segnalato.

In questa fase di crisi economica si moltiplicano le richieste di sospensione temporanea degli obblighi occupazionali, determinata dalle difficoltà contingenti nelle quali il datore di lavoro viene a trovarsi. Inoltre, è evidente il numero di esoneri parziali richiesti. In attuazione dell'articolo 5 della Legge 68/99, i datori di lavoro privati e gli enti pubblici economici che, per le speciali

Quota di riserva e posti scoperti nelle *imprese private* soggette ad obbligo per classe dimensionale delle imprese
Anno 2012

	Quote di riserva	Posti scoperti
Imprese da 15 a 35 dipendenti	33.937	8.310
Imprese da 36 a 50 dipendenti	14.930	2.645
Imprese oltre 50 dipendenti	106.244	28.472
Totale	158.295	41.304

Fonte: ISFOL, Min. Lavoro

Quota di riserva e posti scoperti nelle *imprese private* soggette ad obbligo per classe dimensionale delle imprese
Anno 2013

	Quote di riserva	Posti scoperti
Imprese da 15 a 35 dipendenti	19.455	4.904
Imprese da 36 a 50 dipendenti	7.494	1.412
Imprese oltre 50 dipendenti	66.095	14.502
Totale	117.136	26.739

Fonte: ISFOL, Min. Lavoro

Quota di riserva e posti scoperti per i *datori di lavoro pubblici*, soggetti ad obbligo per classe dimensionale delle imprese – Anno 2012

	Quote di riserva	Posti scoperti
Imprese da 15 a 35 dipendenti	2.565	552
Imprese da 36 a 50 dipendenti	1.639	69
Imprese oltre 50 dipendenti	71.629	12.046
Totale	76.770	12.989

Fonte: ISFOL, Min. Lavoro

Quota di riserva e posti scoperti per i *datori di lavoro pubblici*, soggetti ad obbligo per classe dimensionale delle imprese - Anno 2013

	Quote di riserva	Posti scoperti
Imprese da 15 a 35 dipendenti	2.367	523
Imprese da 36 a 50 dipendenti	892	52
Imprese oltre 50 dipendenti	48.374	9.020
Totale	69.083	14.499

Fonte: ISFOL, Min. Lavoro

condizioni della loro attività, non possono occupare l'intera percentuale di persone disabili nella misura prescritta dall'articolo 3 della Legge 68/99, possono presentare, al Sevizio provinciale competente del territorio in cui è ubicata la struttura per cui si chiede l'esonero, la domanda di esonero parziale a fronte di un versamento sul Fondo Regionale disabili. Nel corso dell'anno 2012, le domande sono state 2.337 ed aumentano a 2.476 nell'anno successivo. Le regioni dalle quali provengono la maggioranza delle domande appartengono all'area del Nord ovest. Inoltre, il settore manifatturiero costituisce il principale bacino di utilizzo dell'istituto, con il 58% circa del totale delle unità produttive che, in entrambi gli anni, hanno richiesto l'accesso al dispositivo dell'esonero e ricevuto specifica autorizzazione.
Le sanzioni per il mancato rispetto degli obblighi occupazionali sono state solamente 159 nel 2012 e 150 nell'anno successivo.
Ovviamente la Relazione approfondisce dettagliatamente tutta la situazione sull'inclusione lavorativa delle persone con disabilità, sia a livello nazionale che territoriale, ma da questi pochi dati che abbiamo evidenziato è possibile ragionare sulla situazione odierna. La crisi occupazionale è drammatica ad oggi in Italia e, per le persone con disabilità, la situazione non è certo migliore: gli avviamenti diminuiscono, sono ai minimi storici, le sospensioni e gli esoneri aumentano, il Governo attuale non riesce a migliorare le cose, anzi, non ne ha neanche intenzione.

La Legge 68/99 nel corso degli ultimi anni è stata fortemente "depotenziata" per non dire "svuotata" attraverso modifiche sostanziali degli ultimi governi, dando maggiori facilitazioni agli imprenditori che non intendono assumere persone con disabilità. Ma andiamo nello specifico.
Nella Legge 133/2008 s'introduce la trasmissione annuale delle denunce solo per via telematica, non più cartacee, esonerando nel contempo dall'invio della denuncia stessa l'azienda nel caso in cui non abbia modificato la pianta organica rispetto l'anno precedente. A causa di difficoltà oggettive, inerenti le poche risorse dell'ispettorato al lavoro, non vi sono verifiche credibili e questo si evince anche dalla VII Relazione. È tolto alle Province il controllo e il rilascio del certificato di ottemperanza della legge 68/99 per la partecipazione a gare di appalto pubbliche, demandando tale verifica agli Enti che bandiscono l'appalto e tale possibilità favorisce sicuramente il non rispetto della legge stessa.
Inoltre, l'articolo 9 del Decreto legge 138/2011 elimina le autorizzazioni di competenza dei centri per l'impiego ad eventuali compensazioni territoriali delle aziende richiedenti. L'articolo consegna alle imprese pubbliche e private la libertà di agire autonomamente sulle compensazioni territoriali, previa semplice comunicazione. Inoltre, questa facoltà è estesa a tutte le aziende facenti capo ad un'unica società, anche se operanti in regioni e comuni diversi. In questa maniera si perde il controllo della presenza dei disabili all'interno delle grandi aziende, rendendo impossibile la rivendicazione di ogni legittimo diritto. E ancora, sono penalizzate le regioni più povere e con alte percentuali di disoccupati disabili. Gravissimo, però, resta il rischio che con questo articolo si possa tornare ai "reparti confino", ossia luoghi di lavoro con all'interno tutti i lavoratori disabili assunti obbligatoriamente per legge. Con questo articolo si rende impossibile il controllo, nonché l'ottemperanza della legge stessa. Per tali ragioni deve essere assolutamente abrogato.
Le motivazioni per richiedere sospensioni dagli obblighi di legge sono state per così dire ampliate. Infatti, come sappiamo, le sospensioni sono applicabili solamente alle aziende che sono in stato di crisi, di riorganizzazione o di ristrutturazione e che ricorrono alla Cigs, nonché a quelle che attivano la procedura di mobilità, ma un'ultima circolare del Ministero del Lavoro (n°22 del 24/09/2014) ha sottolineato che, per analogia, la norma è stata estesa anche ad altre situazioni, come già avvenuto nei casi di intervento dei fondi di solidarietà del settore creditizio, nei casi di richiesta della Cig in deroga e di contratti di solidarietà (legge 236/1993). Per tale motivo, le sospensioni possono essere richieste nelle aziende in cui si ricorre all'esodo anticipato dal lavoro.
Detto ciò aspettiamo, come sempre, interventi concreti a favore del mondo della disabilità e la CGIL continuerà sempre a sostenere i diritti dei più deboli e bisognosi, così come ha sempre fatto. Pane e dignità saranno sempre le parole d'ordine della nostra Organizzazione.

CGIL tra autonomia e crisi della politica

di Maria Teresa De Benedictis, Segretaria Generale Filt-Cgil Bari

La nomina di Cantone a presidente dell'autorità dell'anticorruzione ha messo la sordina al tema della legalità.
Per questa ragione succede che, in un Paese fra i più industrializzati al mondo, sia la Cgil a raccogliere firme per tentare di dare all'Italia una legge di iniziativa popolare sulla precarietà negli appalti.
Preso atto, quindi, della scarsa sensibilità dimostrata e considerato che il problema non risulta essere catalogato tra le priorità nell'agenda del Governo nazionale, di un Parlamento cosciente delle emergenze reali di un Paese, di quella che si vuole definire la politica italiana, la domanda è "ma quale politica?"
La constatazione appena fatta serve a sottolineare che, seppure nell'importanza delle modifiche istituzionali in discussione, dall'elezione del Presidente della Repubblica alla riforma della legge elettorale, si coglie una sorta di strabismo strumentale da parte del Governo per gettare un ulteriore velo sui problemi reali del Paese.
Certo, bisogna porre attenzione ai tanti piccoli snodi, collegi e preferenze dove si costruisce la democrazia, ma prima ritengo sia necessario prendere atto di vivere in un'altra Italia (caratterizzata da una crescente volatilità elettorale, mutamento del sistema partitico, scarsa fiducia, assenza di reciproco rispetto tra i cittadini e lo Stato, mancanza di consapevolezza civica) e sarà più facile rendersi conto delle colpe, che vengono da lontano (debito pubblico di 2.157 miliardi, disoccupazione al 12,9% di cui quella giovanile al 42%) e fanno fatica a sparire dalla scena di questi giorni, mentre continua a crescere la tensione sociale e i vizi della vecchia e nuova politica si intrecciano con quelli del malaffare e della criminalità: Mose, Expo, Mafia Capitale.
Per molto meno un Paese consuma il suo capitale di reputazione ma, evidentemente, non è così per l'Italia visto che chi sarebbe deputato a farlo continua ad esitare nel trovare i rimedi giusti.
Nel frattempo, crolla il consenso verso le Istituzioni, il governo raccoglie un tasso di fiducia al 18,9% e il Parlamento continua a segnare una preoccupante diminuzione del grado di fiducia: 10,1%, il 6% in meno rispetto al 2014.
Tutto ciò è confermato dal Rapporto 2015 dell'Eurispes. L'indagine fotografa un Paese in gravi difficoltà, in piena crisi.
Una crisi che affonda le sue origini in una visione ideologica ed artefatta avviata negli anni '80, quando si scelse di invertire l'orientamento politico che agevolò la rinascita del dopoguerra: il lavoro che produce ricchezza, trasformato nel suo opposto, la finanza che genera ricchezza, svuotando d'un colpo il valore sociale dell'impresa ed il valore del lavoro in quanto tale.
Gli effetti sono sotto gli occhi di tutti: la crescita di grandi e progressive disuguaglianze, nella rincorsa di profitti sganciati dal lavoro e l'affermarsi di un capitalismo finanziario senza lavoro, fattori che hanno generato la più grave crisi globale dal '29.
Una lezione severa e drammatica, da cui ancora non si traggono le necessarie conseguenze.
In questo contesto, si nasconde la crisi della politica e dei partiti in questo Paese e si accende una riflessione anche su come il sindacato si riposiziona in questa fase.
Se pensiamo, guardando alla Conferenza di Organizzazione, alla discussione che si é aperta al nostro interno sul rapporto tra politica e sindacato e sul come noi rideciniamo il nostro concetto di autonomia, bisogna fare i conti con il fatto che le trasformazioni ormai permeate nel sistema politico e democratico sono state profonde e saranno difficilmente rimosse.
Anche nelle relazioni industriali qualcosa di profondo é intervenuto modificando, di fatto, il rapporto tra le parti al tavolo della trattativa. Il sindacato oggi è un orpello, un corpo estraneo alle necessità del Paese, così come semplicemente sostiene l'attuale Presidente del Consiglio dei ministri.
Al contrario, guardando alle nuove generazioni, fa tristezza il fatto che non si sentano capite e conseguentemente tutelate, completamente assenti nell'agire quotidiano di quanti hanno oggi il dovere di rappresentarle sindacalmente e politicamente.

Viene da pensare che, slogan elettorali a parte, dei giovani e del loro ruolo alla "politica" in realtà non interessi poi un granché. Forse pensano ad un mero protagonismo generazionale, caratterizzato da un basso livello di cultura politica e da una buona dose di superficialità.
Purtroppo per loro, non è così.
Le domande che arrivano dai giovani sono puntuali, anche se spesso avulse dal contesto politico-sociale, e non certo per colpa loro.
Ai giovani di oggi non è data alcuna possibilità di cimentarsi e di mettersi in gioco.
Spesso i giovani sono usati strumentalmente solo ai fini elettorali da una politica ormai becera e chiacchierona, che cerca il consenso tra quanti hanno la necessità di illudersi perché qualcosa cambi veramente.
L'incapacità della politica rischia di sperperare un patrimonio di conoscenza e di

preparazione per il solo fatto che tra i politici non c'é la consapevolezza che la qualità del Paese é fattore di crescita.
Ma torniamo alla nostra Organizzazione e alla capacità di attrarre giovani militanti.
Il 52% dei partecipanti alla manifestazione del 25 ottobre non iscritti alla Cgil ha dichiarato che si sente rappresentato dalla Cgil. Però, alla domanda "sei in grado di esercitare una forma di partecipazione in Cgil da non iscritto?", la risposta é stata "no".
Ecco, qui la nostra organizzazione potrebbe sfruttare uno spazio di confronto e di aggregazione importante, mettendosi a disposizione di quanti sono interessati a rimboccarsi le maniche offrendo disponibilità di tempo e interesse per le nostre attività.
Certamente non riusciremo a farlo con i nostri metodi tradizionali; i ragazzi hanno bisogno di sentirsi protagonisti, mentre il mondo che li circonda li usa strumentalmente per altri fini.
Dobbiamo e possiamo abbattere quel muro che ci divide attraverso un linguaggio inclusivo con il quale mettere la forza e la capacità della CGIL al servizio dei giovani.
Non mancano le esperienze positive: in tante strutture della CGIL già oggi diamo ospitalità e strumenti a tanti giovani studenti, organizzati e non.
Io credo che, partendo da quelle esperienze e utilizzando positivamente il credito rinveniente dalle tante iniziative svolte, riusciremo a costruire un confronto franco e sistematico con le giovani generazioni alla ricerca di contare in un mondo che, fino ad oggi, li ha emarginati.
Credo che, a tal proposito, la nostra Conferenza di Organizzazione debba segnare un cambiamento profondo nella Cgil e della Cgil, con l'obiettivo di offrire disponibilità e interesse verso quel pezzo di mondo che non rappresentiamo, per favorire la rinascita in questo Paese di una cultura politica.
E allora, l'esperienza positiva della prima scuola di formazione politica di Monza e Brianza, promossa dall'associazione Alisei e nata da un'idea della Camera del Lavoro MB, va nella direzione della creazione della "buona" politica e dell'accrescimento del livello professionale di cultura politica dei giovani amministratori, attivisti, militanti, appassionati del sindacato e della politica. Una scelta che guarda al futuro in questo Paese e in questo momento storico, in cui i giovani dimostrano voglia di partecipazione, sempre più spesso soffocata e frustrata dalla mancanza di strumenti idonei e di spazi aperti.

Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico.
UniSalute offre coperture sanitarie vantaggiose per il settore trasporti su gomma, ferro, mare, aria e per i lavoratori dei porti e delle agenzie marittime.
Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol GRUPPO

TPL nel Lazio: l'urgenza di un risanamento

di Alessandro Capitani, Segretario Generale Filt-Cgil Lazio

Tre sono, secondo la Filt, le principali cause di un dissesto di sistema: mancanza di progettualità; assenza di responsabilità chiare e certe; troppa politica e troppo sindacato nelle aziende pubbliche.

Da tempo si utilizza la categoria della crisi quando si vuole indicare uno stato di gravità delle condizioni di un settore o di un'azienda, implicitamente intendendo la temporanea degenerazione di un sistema dovuta a fattori esogeni e, altrettanto implicitamente, evocando un certo ritorno alla normalità che precedeva tale degenerazione, al momento del suo definitivo superamento.
In questa visione, il settore o l'azienda si considerano come un sistema divenuto ideale in funzione di un equilibrio raggiunto, a cui hanno concorso, tra l'altro (e per quel che più ci riguarda), un insieme di regole che spesso sono state il frutto di anni di conquista.
Da qui, prima ancora della necessità di porre in essere misure di difesa di ciò che è difendibile e deve essere difeso, il convincimento di non mutabilità definitiva del sistema, che spesso non è solo resistenza all'idea di cambiamento, ma anche convinzione di un valore quasi etico dell'equilibrio raggiunto, cui è collegata l'indifferenza a comprendere i passaggi necessari e, ancora di più, la non necessità ad operare delle scelte.
Credo che non esista nulla di più sbagliato, e allo stesso tempo di più pericoloso, di questa lettura degli eventi che investono il TPL e soprattutto, per quello che ne posso sapere, il TPL della mia regione, il Lazio.
Crisi evoca, anche etimologicamente, una scelta da operare e per questo trascina con sé il principio della brevità e della tempestività. Quella che stiamo attraversando è, invece, una modificazione, definitiva e irreversibile, di un sistema che era e che non sarà più e, anzi, è certo che sarà diverso da ciò che era, alla fine di questa trasformazione.
Se non comprendiamo questo, se, cioè, non siamo convinti del fatto che non è un sistema in temporaneo sbilanciamento quello in cui stiamo agendo, ma un sistema in definitiva e irreversibile trasformazione, non saremo in grado di valutare bene quello che accade, non faremo bene attenzione ai passaggi fondamentali, non sapremo operare scelte giuste e, quindi, non saremo in grado di difendere bene gli interessi di coloro che vogliamo rappresentare.
Il TPL del Lazio è un sistema complesso, scarsamente integrato, fatto di trasporto regionale su ferro e gomma, operato da Trenitalia, da Cotral e da un centinaio di aziende locali, spesso di dimensione comunale, e di trasporto urbano della capitale, operato, per oltre centottanta milioni di chilometri, da Atac e Roma TPL, una scarl di una decina di aziende private. Un valore di contratto di servizio per quasi un miliardo e mezzo di euro che, nel corso degli ultimi anni, ha visto un taglio di oltre un terzo.
Tutte le aziende che esercitano questo contratto di servizio, eccezion fatta per Trenitalia, sono in passivo, fortemente indebitate verso banche e fornitori, molte sono in regime di cigs e solidarietà, tutte sono in attesa di un riassetto e di una definitiva soluzione. Ora, nel Lazio, appare evidente un dualismo tra Regione e Comune nell'esercizio del TPL.
Il sistema regolatorio è doppio. Doppio è anche il nucleo dove si operano le scelte e i controlli, mentre resta invariato il sistema di gestione del contratto di servizio e, quindi, delle risorse che dallo Stato discendono alle Regioni e quindi ai Comuni.
Questo dualismo contribuisce a generare confusione e conflitti; non recente è la polemica che riguarda la corretta corresponsione del contratto di servizio e Roma Capitale, dopo le polemiche degli ultimi anni, ancora oggi rivendica alla Regione la mancata dazione di 140 mln di euro.
Questo rapporto conflittuale investe ogni giunta, travalicando i confini di appartenenza e colore e quindi fonda più di un sospetto sulla capacità del Sistema di costruire soluzioni adeguate ad una condizione di gravità tale che, invece, richiederebbe non solo capacità di progetto, ma anche sufficiente libertà nello scegliere direzioni indipendenti dagli interessi locali.
Oggi, nel Lazio, appaiono, tremuli all'orizzonte, due distinti scenari di soluzioni, non a caso delineati da Comune da una parte e Regione dall'altra; due scenari per il momento radicalmente diversi che, seppur non esplicitati, si palesano nelle scelte evidenti.
Da una parte, quella della Regione, si delinea

un percorso di sempre maggiore integrazione tra Gomma e Ferro. Dall'altra, quella di Roma Capitale, si delinea un tentativo di rintracciare soluzioni interne, ricorrendo alla consuetudine di un Piano di risanamento autarchico, dove le scarse risorse sono tutte da rintracciare in aumento di tariffe e produttività e dove il capitale della società è incrementato con il conferimento di beni (treni) già di proprietà del Comune.

La diversità tra una e l'altra strada si evidenzia anche nel momento in cui, a ottobre dello scorso anno, il presidente della Regione Lazio, proprietario di Cotral, decide di presentare il Piano dei Trasporti regionale 2015-2017, nella sala Binario 24 alla stazione Termini, alla presenza dell'Amministratore delegato di FSI, Elia e di Trenitalia, Soprano.

Se non proprio una dichiarazione d'intenti, senz'altro un'indicazione precisa che dipinge con pochi tratti uno scenario di integrazione per nulla atteso.

La Filt-Cgil Roma e Lazio, negli stessi giorni in cui si presentava il Piano dei Trasporti regionale e il Piano di risanamento di Atac, è stata impegnata, attraverso una conferenza stampa, nella pubblicazione di un documento di analisi dal titolo "Chi non vuole salvare Atac?", in cui si analizzavano le condizioni del TPL del Lazio, partendo dall'analisi della società che svolge oltre il 70% di quel servizio e che è la principale azienda italiana del settore e una delle 5 più grandi d'Europa.

In quel documento, la Filt Roma e Lazio ha potuto facilmente dimostrare come i problemi dell'Azienda risiedano tutti in un'assenza di programmazione e di pianificazione e come gli sprechi, enormi, che un bilancio che introita ricavi per quasi 1,2 mld di euro consente di fare, possano determinare la differenza tra un'azienda in salute e una malata.

Ma di più, quello studio ha evidenziato come, alla base della crisi del TPL del Lazio, vi sia proprio la mancanza di un progetto a lungo termine e che questa mancanza è plasmata - e a sua volta plasma - dall'ambiguità del futuro e dall'incertezza dell'approdo.

Non c'è chiarezza sul modello di TPL che si è deciso di perseguire e quest'assenza di chiarezza ha consentito finora di lasciar proliferare un privato assolutamente inidoneo per questo sistema e inadeguato alle esigenze di trasporto.

Un modello di liberalizzazione che conosciamo bene per averlo già vissuto, seppur con diverse forme, in altri sistemi: telecomunicazioni, merci e logistica, trasporto aereo.

In quello studio, la Filt-Cgil Roma e Lazio tentava di sintetizzare le principali cause di un dissesto di sistema e provava ad individuare una soluzione e un percorso per raggiungerla. Le cause individuate sono tre:

1. mancanza di progettualità;
2. assenza di responsabilità chiare e certe;
3. troppa politica e troppo sindacato nelle aziende pubbliche.

Da quella breve analisi, appare chiaro che Atac, sul lato economico-finanziario, paga i risultati di un forte indebitamento e di costi diversi dal costo del lavoro troppo elevati.

Ma l'elemento di maggiore criticità resta la mancanza di strategia e di obiettivo e il continuo conflitto istituzionale sulla gestione.

Per questo è necessario, se le Istituzioni Comunali e Regionali vogliono davvero rilanciare Atac, porre fine allo scontro di chi gestisce che cosa e concentrare tutte le forze sul come si gestisce, riconsegnando appunto nelle mani delle istituzioni quel ruolo di programmazione e controllo che i cittadini hanno affidato loro e che oggi risulta gravemente assente.

Le linee Guida che il Comune di Roma ha fatto pervenire ad Azienda e Sindacato, così come il conseguente Piano Industriale, non contengono traccia di questo, come di nessun altro obiettivo, al di là di quello del taglio dei costi.

Dei 54 punti di intervento indicati: 35 sono interventi sul costo del lavoro, di cui 26 diretti e 9 indiretti; 6 punti sono dedicati alla riorganizzazione dell'offerta; 3 agli investimenti senza indicare alcun obiettivo di target.

La data del 2019, anno in cui il contratto di servizio dovrà essere messo a gara, non compare mai e il problema dell'affidabilità della gestione e dei conflitti di competenza non è affrontato.

È certo che l'approccio non potrà essere quello solito, se non altro perché molti degli interventi richiesti sul lavoro sono già stati oggetto di discussione con la Società e dalla stessa lasciati inutilizzati e perché niente è più dannoso che mettere in campo una soluzione ad un problema che non c'è.

Per questo la Filt-Cgil Roma e Lazio ritiene che la soluzione per il trasporto pubblico della Regione sia la costituzione di un'Azienda Unica Regionale, ad intero capitale pubblico, che esercisca tutto il trasporto Regionale, quello su ferro e quello su gomma e che sia in grado di arrivare al 2019 nelle condizioni più appropriate in termini di efficienza e di solidità, ma soprattutto con la certezza di aver costruito un percorso che la renda in grado di aggiudicarsi senza dubbi né sorprese la gara per l'affidamento.

Solo così, infatti, si possono evitare gli sprechi derivanti da sovrapposizioni/doppioni e i conflitti di competenza, oltre che la duplicazione di poltrone e consigli di amministrazione, riconsegnando alle Istituzioni il compito di pianificazione e controllo, attraverso l'Agenzia Unica Regionale.

Per raggiungere questo obiettivo e riformare veramente il Trasporto Pubblico del Lazio è necessario che tutti facciano un passo indietro visibile.

C'è troppa politica dentro le aziende pubbliche di TPL e anche troppo sindacato, troppo spesso non legato alla reale rappresentanza.

Tutto questo consente la formazione di alibi, attraverso i quali è sempre più difficile individuare le reali responsabilità, che invece ci sono e vanno evidenziate, a partire da quelle in capo ad un management non sempre all'altezza e dotato di insufficiente autonomia.

La Filt-Cgil Roma e Lazio, pertanto, nell'indicare questo come uno degli ostacoli all'efficienza delle Aziende, ha chiesto che qualsiasi intervento si intenda compiere su Atac cominci dal ristabilire il giusto equilibrio tra le competenze e le responsabilità che agiscono in Azienda, a partire da quelle che governano le Relazioni Sindacali. Un livello e una modalità oggi non più sostenibili.
È necessario, pertanto, rinnovare nel Lazio la Rappresentanza Aziendale, vecchia di 7 anni e, nella costruzione dell'accordo che ridefinirà le condizioni della nuova rappresentanza, si dovrà prevedere un visibile ridimensionamento delle agibilità sindacali, legate ad una reale rappresentanza dei lavoratori.
Il 12 febbraio 2016, abbiamo iniziato questo percorso con la sottoscrizione di un accordo per il rinnovo delle RSU in ATAC, che naturalmente farà da apripista per l'intera regione. Nell'accordo si fonda un sistema nuovo, tutto basato sulla rappresentanza dei luoghi di lavoro e non più dei cosiddetti Gruppi Omogenei, spostando il peso quindi dalla rappresentanza categoriale a quella di unità produttiva, in linea con gli accordi interconfederali.
L'accordo, mettendo in proporzione le agibilità sindacali con il reale peso di rappresentanza e rappresentatività, fa risparmiare all'azienda oltre il 30% di permessi sindacali, tagliando a tutti e soprattutto a quei sindacati che, in virtù di relazioni politiche pericolose, si erano visti attribuire 5, 6 volte il numero di agibilità a cui avevano diritto in virtù del numero degli iscritti.
Un primo passo, in cui il sindacato ha dato dimostrazione di essere in grado di autoriformarsi e che lascia ora la palla in mano alle istituzioni che devono dimostrare, oltre alla capacità di costruire un progetto serio e credibile, che ancora non c'è, anche la capacità di essere autonomi e affidabili.

TPL in Piemonte: gare sul ferro e poche riforme sul gomma

di Mauro Poggio - Segretario Generale Filt-Cgil Piemonte

Il quadro normativo e la rete dei servizi

In Piemonte, il TPL è regolamentato dalla Legge Regionale n° 1 del 4 Gennaio 2000 e s.m.i., con la quale la Regione Piemonte, attraverso un'ampia delega, coinvolge Province, Comuni e Conurbazioni superiori a 30.000 abitanti.
L'attuale sistema di trasporto pubblico regionale è articolato tramite la rete di servizi "regionali ferroviari", amministrati direttamente dalla Regione, ad eccezione di quelli appartenenti all'area metropolitana torinese delegati all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale (AMMR) e le "reti" ed i "servizi extraurbani di linea", definiti e amministrati dagli Enti soggetti di delega.
La rete dei servizi ferroviari si estende per circa 2000 chilometri ed appartiene nella quasi totalità alla Rete Ferroviaria Italiana (RFI) del Gruppo FSI, ad eccezione di circa 80 km in concessione a GTT e di 40 km di altra competenza. Dal 17 giugno 2012, la Regione Piemonte, con la precedente giunta Cota, ha sospeso/soppresso 14 linee ferroviarie per un totale di circa 1600 treni/km annui (su un totale regionale di circa 20000 treni/km), causando ricadute sul servizio e sui lavoratori.
La rete dei servizi di trasporto pubblico su gomma si articola in circa 141,3 Mln di vetture*km, articolate in 67,7 Mln di urbani e 73,6 Mln di vetture*km extraurbane.

Il taglio delle risorse

La Regione Piemonte attribuisce, attraverso accordi di programma con gli enti delegati, risorse provenienti dal fondo nazionale e risorse proprie aggiuntive, per l'esercizio e per gli investimenti.
Le risorse messe a disposizione con il Programma Triennale 2013-2015 subiscono ulteriori tagli: il TPL gomma passa da 280,5 milioni nel 2013 a 267,8 milioni nel 2015; il Trasporto Ferroviario assegnato a Trenitalia da 237,5 milioni nel 2013 a 207 milioni nel 2015; mentre rimangono invariati i 38,9 milioni dei CCNL e i 18,6 milioni del servizio ferro di GTT (il valore totale ferro-gomma passa da 575 milioni nel 2013 a 513 milioni nel 2015).

Per il 2015 le risorse trasferite dal fondo nazionale sono 483 milioni, la Regione Piemonte si è impegnata a recuperare nel suo bilancio risorse aggiuntive di 30 milioni per raggiungere il valore assegnato di 513 milioni, consapevole che, per effettuare l'attuale servizio, ne occorrono altri 20. In ogni caso, vista la grave situazione economica della Regione Piemonte, le risorse regionali non sono garantite.
La Regione Piemonte nel suo bilancio deve anche onorare i debiti pregressi con gli Enti che, nel 2014, erano di 90 milioni che non sono ancora stati tutti pagati e di ulteriori 110 milioni nel 2015, soldi in parte recuperati dalla Regione con l'utilizzo del Fondo per lo sviluppo e coesione (FSC), ex fondi FAS.

Il servizio ferroviario e le future gare

I servizi ferroviari regionali e metropolitani sono regolati da un contratto di servizio Regione/AMMR e Trenitalia con validità fino al 2016 e da un contratto di servizio AMMR e GTT con scadenza al 2022, ad eccezione dei servizi in convenzione tra AMMR e GTT riguardanti le linee Canavesane e Torino-Ceres che sono soggetti a proroga annuale.
Il 4 novembre 2014, la Regione Piemonte, con la giunta Chiamparino e l'assessore ai Trasporti Balocco, approvano la delibera regionale n. 1-528 che suddivide la rete regionale ferroviaria in tre lotti: Lotto 1 - SFR Torino "bacino metropolitano"; Lotto 2 - SFR Piemonte "bacino centro-nord"; Lotto 3 - SFR Piemonte "bacino centro-sud", deliberando l'avvio di procedure concorsuali per l'affidamento dei lotti attraverso gare ad evidenza pubblica.
La Regione Piemonte, prevedendo che il tempo tecnico per l'aggiudicazione delle gare sia il 1° gennaio 2019, stabilisce che, nel periodo intercorrente tra l'indizione delle procedure di gara e l'affidamento ai nuovi gestori, il servizio sarà eseguito da Trenitalia attraverso una proroga per gli anni 2017- 2018.
Nel frattempo, il 19 gennaio 2015 è stata sottoscritta una lettera d'intenti fra Trenitalia e GTT, alla presenza della Regione Piemonte e del Comune di Torino, finalizzata alla costituzione di una Newco per la gestione del servizio metropolitano di Torino (Lotto 1 - SFR di Torino), con l'intenzione di creare in tempi brevissimi una vera e propria Società tra Trenitalia e GTT.
L'affidamento diretto del servizio del solo nodo ferroviario di Torino, attraverso la costituzione della Newco o di una prossima Società, conferma la frantumazione del lotto unico regionale ferroviario e sancisce l'avvio di procedure di gara per gli altri due lotti.

Le Segreterie Regionali Filt-Fit-Uiltr-Fast-Ugl-Orsa del Piemonte sono nettamente contrarie alla frammentazione in lotti della rete ferroviaria del Piemonte, per le ripercussioni negative sulla quantità e qualità del servizio nonché sui livelli occupazionali del settore con inevitabili ricadute su tutti i lavoratori della Direzione Regionale Piemonte. Ritengono che tale scelta non è giustificabile in termini di sinergie del ciclo dei rotabili e del personale, dell'integrazione tariffaria, delle manutenzioni, dell'integrazione con i servizi della rete nazionale e con le altre modalità di trasporto.
Per questi motivi, per la completa mancanza di informativa e confronto su materie inerenti le procedure di affidamento del servizio regionale, le suddette segreterie regionali del Piemonte hanno attivato in questi giorni le procedure di raffreddamento nei confronti di Trenitalia, con l'intenzione di estendere la vertenza anche alla Regione Piemonte.

Il TPL su gomma e le modifiche alla Legge Regionale del 2000

A novembre 2014, la Regione Piemonte, presentando il Piano di Riequilibrio Finanziario, ha precisato che la spesa per il Trasporto Pubblico Locale pervenga entro il 2017 ad una riduzione annua sulla competenza pari a 30 milioni di euro.
Al fine di raggiungere tale obiettivo, sono indicate azioni di revisione della governance del trasporto locale su gomma e su ferro attraverso indizione delle relative gare su aree vaste, prevedendo la soppressione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale (AMMR) e la nascita dell'Agenzia della Mobilità Piemontese, per usufruire dei vantaggi fiscali previsti dalla legge 472/99, ma anche per adeguarsi alla nuova città metropolitana di Torino, che sostituisce la provincia di Torino.
Il documento evidenzia che l'attuale gestione del TPL a livello regionale è suddivisa in oltre 22 centri di costo: l'ambito ferroviario con due contratti di servizio e quello della gomma gestito dalle Province e dai Comuni, un'organizzazione che non ha mai centrato l'obiettivo primario dell'integrazione tra i servizi ferroviari e gomma.
Al mancato obiettivo primario dell'integrazione tra i diversi servizi, aggiungiamo la necessità della diminuzione degli oltre 22 centri di costo (Regione Piemonte, Regione Lombardia, AMMR, 8 provincie, 6 comuni e 8 conurbazioni) e la necessaria razionalizzazione delle circa 100 imprese sul territorio piemontese.
Il processo di adeguamento alla Legge Delrio, e la conseguente nascita della Città Metropolitana di Torino, ha portato all'approvazione in Consiglio Regionale Piemonte del Disegno di legge regionale n. 67 (Provvedimenti per la riqualificazione della spesa regionale); all'articolo 15 sono state approvate modifiche alla citata l.r. 1/2000 che riguardano, tra l'altro, l'assetto qualitativo oltre che quantitativo dei servizi di TPL, intervengono sulle funzioni della Regione, rafforzandone il ruolo in termini di maggiore controllo, razionalizzazione e programmazione.
Si evince ad esempio che:

- le Provincie, ad eccezione del bacino di Torino, gestiscono le procedure di aggiudicazione dei servizi di trasporto pubblico locale, sia urbano che extraurbano, previa convenzione tra gli enti soggetti di delega e parere vincolante della Regione;

- l'obiettivo primario dell'Agenzia della Mobilità Piemontese è stabilire e mantenere il coordinamento dei servizi regionali su gomma in relazione a quelli su ferro;
- s'intende per programmazione non solamente la pianificazione degli itinerari, bensì anche il numero di corse giornaliere per ciascuna linea e gli orari delle stesse;
- le risorse aggiuntive a carico degli enti locali saranno approvate dall'agenzia della mobilità che ha l'onere di verificare la non sovrapposizione con altri servizi programmati;
- si attua la centralizzazione e razionalizzazione degli acquisti di beni e servizi nel sistema di trasporto pubblico locale.

La Regione con queste modifiche, con la nascita della Agenzia della Mobilità Piemontese, in un contesto sempre più sfavorevole per le risorse economiche a disposizione, intende svolgere un ruolo maggiore nella governance del sistema TPL Regionale gomma e ferro, in particolare su integrazione e razionalizzazione del servizio, eliminando sovrapposizioni e sprechi.
Riteniamo che, per avviare la riduzione dei centri di costo, è necessario innanzitutto rafforzare il ruolo dei seguenti quattro bacini ottimali, stabiliti con DGR n. 17-4134 del 12 luglio 2012 e mai realmente resi operativi:

1. bacino della provincia di Torino;
2. bacino della provincia di Cuneo;
3. bacino del nord-est, comprendente i territori delle province di Biella, Vercelli Novara e VCO;
4. bacino del sud-est, comprendente i territori delle province di Asti e Alessandria.

In questo contesto abbiamo intrapreso, con le confederazioni CGIL CISL e UIL, un confronto con la Regione Piemonte e con l'Agenzia della Mobilità Piemontese, dove al centro della discussione, oltre alle necessarie razionalizzazioni e ad un'analisi puntuale sulle risorse necessarie, abbiamo messo la difesa dell'occupazione e del servizio. A tal fine stiamo discutendo un protocollo d'intesa sull'occupazione, che coinvolga anche le Associazioni datoriali, prevedendo un apposito Osservatorio Occupazionale dove le parti monitoreranno i processi di razionalizzazione ed efficientamento del sistema, ricercando tutti gli strumenti utili alla salvaguardia del servizio e dell'occupazione.
Precisiamo altresì che la Filt-Cgil, nell'ambito delle recenti modifiche della legge 1/2000, ha chiesto al Consiglio Regionale Piemonte di includere nella normativa di settore opportune clausole sociali, ovvero regole di comportamento sociale che le imprese devono rispettare, al fine di evitare effetti sociali ed economici sui lavoratori del settore.
Abbiamo evidenziato la necessita di prevedere, nei bandi di gara e nei contratti di servizio, clausole atte a garantire il mantenimento dei livelli occupazionali, il rispetto del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore e le condizioni economiche e normative della contrattazione integrativa e che, qualora dall'esito delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio di trasporto derivi la sostituzione del soggetto gestore, tutto il personale dipendente delle aziende che gestivano in precedenza il servizio di trasporto prosegue, nell'ambito del proprio territorio provinciale, il proprio rapporto di lavoro nell'ambito dell'azienda subentrante senza soluzione di continuità, mantenendo tutte le proprie condizioni economiche e normative derivanti dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro e dalla contrattazione integrativa aziendale, ai sensi dell'articolo 2112 del Codice Civile.
Il Consiglio Regionale ha approvato uno specifico OdG e comunque la materia è, per la Filt-Cgil, uno dei principali obiettivi da inserire nell'accordo quadro con la Regione Piemonte.

Quale futuro per Trenord?

di Luigi Ciracì, Dipartimento Mobilità Filt-Cgil Lombardia

Le ferrovie sono oggi considerate il mezzo di trasporto che, più di ogni altro, può contribuire a risolvere i problemi di mobilità, nelle grandi aree metropolitane, in modo sostenibile dal punto di vista ambientale.
Ma questo concetto la dirigenza di Trenord lo ha sempre ignorato o, in alcuni casi, relegato ad un'analisi marginale.
Eppure, i tre Amministratori Delegati succedutisi in appena 4 anni di vita societaria, in cambio della promessa di garantire più pulizia, puntualità e comfort sui convogli Trenord, hanno ricevuto, in diverse occasioni, il nulla osta da Regione Lombardia per ritoccare al rialzo le tariffe dei biglietti. Aumenti mal recepiti dai pendolari che, ancora oggi, si vedono costretti a viaggiare in carrozze vecchie di 30 anni, senza riscaldamento e/o climatizzazione e spesso stipati in piedi nei corridoi.
Non v'è dubbio che l'andamento del Servizio Ferroviario Regionale in Lombardia, riferito al 2014, risulti assai negativo: tutti gli indicatori di qualità del servizio sono peggiori rispetto all'anno precedente e nessuno di essi ha raggiunto gli obiettivi previsti dal contratto di servizio.
Ci saremmo aspettati di avere di fronte ad un'azienda capace di proporre un programma di azioni mirate e straordinarie, in grado di riportare le performance ai livelli previsti dal contratto di servizio.
Purtroppo, poco o quasi nulla è stato fatto e/o proposto al Sindacato in questi anni, nonostante i lavoratori abbiano continuato a fare il loro dovere.
È importante ricordare che oggi Trenord ha un contratto unico di lavoro in grado di normare le condizioni lavorative per più di 4000 addetti provenienti dalle vecchie discipline dei CCNL autoferrotranvieri e delle Attività Ferroviarie. Insomma, in quest'Azienda il CCNL Unico della Mobilità non solo è una realtà, ma ha dimostrato che la discussione sulla semplificazione contrattuale può essere il veicolo trainante per accelerare anche i processi di integrazione societaria tra le varie Aziende che operano nel settore del trasporto pubblico locale.
Dal 2009, quando in Lombardia fu avviato un percorso che ha portato alla costituzione di un nuovo gestore ferroviario, in prima fase con la costituzione di Trenitalia-LeNord (TLN), partecipata pariteticamente da Trenitalia e Ferrovie Nord Milano, si scrisse tanto e fu proprio Regione Lombardia ad accelerare sulla fusione. La società ha iniziato ad operare prendendo in affitto i rami d'azienda di Le Nord e di Trenitalia Lombardia, e gestendo i due contratti di servizio in essere tra Regione Lombardia e le due aziende di trasporto ferroviario. Da maggio 2011, è avvenuto il conferimento definitivo dei rami d'azienda e la società ha cambiato nome in Trenord srl, diventando a tutti gli effetti il gestore unico del servizio ferroviario nella regione Lombardia e, dal 2012, titolare di un unico contratto di servizio.

Questa oramai è storia vecchia, anche se la classe politica non ha mai smesso di interferire sulla gestione di Trenord. Fin dalla sua nascita, prima con la giunta Formigoni e successivamente con quella Maroni, la giunta regionale si è spesa tanto a presentare piani faraonici inconcludenti (vedi la proposta di fusione ATM-Trenord) e spesso unicamente di facciata, ignorando del tutto i problemi reali dell'impresa. Uno tra i tanti, la limitata capacità di investire in nuovo materiale rotabile e l'assenza di un piano di manutenzione a causa dell'insufficiente disponibilità del fermo parco vetture.
L'ingerenza politica nella gestione dell'impresa rappresenta il vero ostacolo alla sua libertà di potersi ristrutturare in maniera efficiente. Se, da una parte, la giunta regionale interferisce nelle nomine manageriali pur non avendone alcun titolo statutario, tanto da arrivare a chiedere pubblicamente le dimissioni dell'ing. Legnani perché non ritenuto idoneo alla carica di AD in quanto *"personaggio troppo slegato dalle proprie direttive"*, dall'altra parte pretende da Trenord che si continui a garantire lo stesso numero di servizi resi ai cittadini e standard qualitativi alti,

pur tagliando le risorse pubbliche destinate al trasporto ferroviario con il tacito assenso del governo nazionale.
Nel frattempo, il negoziato con le parti sociali è bloccato da due anni e, a rendere il clima più teso tra impresa e lavoro, si sono aggiunte le sistematiche violazioni di interi istituti previsti dal CCNL di settore, perpetrate a danno dei lavoratori da parte di responsabili di impianto aziendali.
Tutto ciò perché siamo di fronte ad un gruppo dirigente incapace di scegliere la strada di gestione unitaria dell'azienda, bloccato com'è in lotte di potere interno.
Questa situazione ci spaventa ancor di più in vista dell'eventuale decisione di Regione Lombardia di istituire delle gare per l'affidamento del servizio di trasporto ferroviario, come previsto dal regolamento CE 1370/2007 e nel rispetto dell'articolo 37 del decreto legge n.201/2011 che assegna all'Autorità dei Trasporti la funzione di verificare che, nei bandi di gara per il trasporto ferroviario regionale, non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso a concorrenti potenziali.
Trenord, nel disastro organizzativo in cui versa, riuscirà a sostenere l'impatto delle gare? E quali potranno essere gli eventuali competitors?

Trenord a confronto con gli altri operatori del settore

Il mercato italiano è caratterizzato da player, eccezion fatta per Trenitalia, di dimensioni estremamente ridotte rispetto ai competitors internazionali. Le imprese italiane operano quasi unicamente in ambito nazionale e, in particolare, in sub-ambiti regionali o esclusivamente urbano-metropolitani.
Nel prossimo futuro si assisterà, quasi sicuramente, ad una decisa riduzione della frammentazione che caratterizza, in ampie zone del nostro Paese, i servizi di trasporto pubblico locale, andandosi a delineare un modello di organizzazione del servizio che sarà affidato a pochi grandi operatori, siano essi imprese singole, consorzi o raggruppamenti temporanei d'impresa.
I processi di concentrazione degli ultimi anni hanno portato alla nascita di grandi gruppi internazionali di trasporto pubblico. La convergenza ferro-gomma ha favorito lo sviluppo di soggetti integrati capaci di proporsi come operatori a 360° in tutte le modalità di trasporto pubblico.
La fusione tra Deutsche Bahn (ferrovie tedesche) con il gruppo inglese Arriva, la nascita del gruppo multimodale Veolia-Transdev e quella di SNCF proximites ha prodotto un differenziale difficilmente colmabile tra le imprese europee e i gruppi di livello nazionale.
Gli operatori internazionali si sono affacciati da tempo sul mercato italiano, nello specifico sul segmento del TPL gomma, partecipando a gare e acquisendo alcune concessioni nelle aree più ricche del paese, quali ad esempio Bergamo, Brescia, Lecco, Trieste, Udine, Imperia, Torino e vari collegamenti di linea del Nord Italia.
Anche il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si è mosso in tal senso. Nel 2012, ha sottoscritto un accordo di collaborazione con il gruppo Ranza, proprietario di Autoguidovie, al fine di costituire un'alleanza strategica per "favorire la nascita di un operatore, Busitalia, leader nel Centro-Nord nei servizi su gomma e nei servizi integrati ferro-gomma". Il rinnovato attivismo del gruppo FSI, concretizzatosi non solo con importanti acquisizioni nel nostro Paese, ma anche con importanti acquisizioni estere, denota l'obiettivo del gruppo di diventare un operatore multimodale integrato, alla stregua di altri importanti gruppi europei.
Le gare imporranno il ridisegno completo delle corse e la verifica delle potenzialità di integrazione fra i servizi ferroviari e su gomma. Quale sarà la strategia di Trenord e dove si collocherà in futuro? Siamo sicuri che la scelta di Regione Lombardia sarà quella di continuare a proporre a Trenord l'affidamento diretto del servizio ferroviario anche dopo la scadenza del contratto?
A detta di tutti, c'è bisogno di un piano industriale che abbia l'obiettivo di rilanciare l'Azienda, contenendo i costi derivanti dalle inefficienze gestionali che hanno impattato negativamente nei conti dell'impresa e favorendo un confronto di merito senza pregiudiziali con il Sindacato.
Ad essere sinceri, l'amministrazione Legnani ha provato, riuscendoci in minima parte, a mettere ordine nella giungla dei contratti di fornitura e di consulenze private del settore della manutenzione. Un'attenzione che, di fatto, ha tolto risorse ad interessi di parte, spesso personali, riallacciando i rapporti di collaborazione con la proprietà. L'acquisto dei nuovi treni da parte di Trenitalia e Ferrovie Nord Milano, da destinare al trasporto ferroviario, sono una boccata di ossigeno per i pendolari lombardi e sgombrano dal campo l'ipotesi di chi sostiene che Trenord possa autofinanziare l'acquisto dei treni.
È evidente che i sistemi di manutenzione di Trenord non sono attualmente adeguati alle necessità presenti e che altre modalità di trasporto (vedi metropolitana milanese) hanno già dimostrato come si possa ottenere un livello di efficacia ed un'ottimizzazione dei processi di manutenzione con l'impiego di tecnologie esistenti o emergenti.

L'intero processo di manutenzione sarà sempre più caratterizzato da due esigenze, entrambe riconducibili all'aspetto economico della gestione del trasporto: una costante richiesta di aumento della disponibilità dei veicoli per l'esercizio; la conseguente riduzione dei veicoli di scorta negli impianti di manutenzione.
Affrontare il problema di introdurre metodologie e tecnologie innovative nella manutenzione è sicuramente un compito difficile, per le sue implicazioni sull'organizzazione, le normative e gli investimenti necessari.
Il Sindacato è pronto ad affrontare questa discussione.
Ma Trenord è pronta a questa sfida?

Sarà davvero Alitalia 2.0?

di Fabrizio Cuscito, Dipartimento Trasporto Aereo Filt-Cgil

Il punto strategico delle decisioni, la centrale operativa di tutte le Compagnie del gruppo si trova nel negli Emirati Arabi Uniti, ad Abu Dhabi, dove sono decise strategie, investimenti, acquisizioni e politiche sul costo del lavoro.
Nel rapportarsi con la Nuova Alitalia il sindacato dovrà avere una visione strategica rispetto alle condizioni di lavoro presenti in tutti i paesi che fanno parte di questa nuova grande alleanza, tenendo ben presente le abissali differenze fra il tasso di sviluppo, i diritti, le tutele ed il costo del lavoro nei vari Stati interessati.

L'1 gennaio 2015 l'Alitalia SAI (Società Aerea italiana) ha iniziato le sue operazioni.
La Compagnia nasce dopo un pesante piano di ristrutturazione che, a partire dal mese di luglio fino al mese di dicembre, ha visto la fuoriuscita dal ciclo produttivo della vecchia Alitalia CAI di più di duemila lavoratori posti in mobilità ed un pesante taglio del costo del lavoro, attraverso un contributo di solidarietà a carico di tutti i lavoratori traghettati nella nuova azienda.
La nuova Compagnia, che ha nei suoi progetti di tornare all'utile di bilancio nel 2017, è posseduta al 51% da Alitalia CAI tramite la Mid.Co e al 49% dal Gruppo Etihad, che ha portato nelle casse di Alitalia una somma iniziale di 388 Milioni di Euro.
Questo è l'ultimo atto di un processo cominciato nel 2008, quando la vecchia Alitalia LAI (Linee Aere italiane), vittima di una serie infinita di gestioni manageriali fallimentari e ormai al tracollo finanziario, fu apparentemente salvata dalla bizzarra idea dell'allora presidente del consiglio Silvio Berlusconi di mettere insieme un gruppo di imprenditori italiani (i cosiddetti "capitani coraggiosi") che si facesse carico di finanziare la "Nuova" Alitalia Cai.
Questa realtà partiva già con una prospettiva incerta a causa dell'improbabile piano industriale sbilanciato su collegamenti di medio raggio, ormai presidiati dai vettori low cost, e dall'alta velocità nazionale che ha quasi dimezzato i passeggeri sulla tratta Milano/Roma, che ha portato nell'arco di 6 anni alla nuova chiusura della Compagnia.
Il progetto Alitalia targato Emirato Arabi Uniti è l'ultima possibilità che ha il trasporto aereo italiano per darsi una Compagnia di riferimento autonoma che sappia stare sul mercato in linea con le più grandi aerolinee del mondo.
L'Alitalia SAI nasce come progetto innovativo per due motivi fondamentali.
Il primo, certo, è che la Compagnia di bandiera per la prima volta ha un proprietario privato nel senso stretto del termine, ossia un azionista al 49% che esce da dinamiche proprie del nostro paese dove l'imprenditore, spesso, investe anche con fini che non siano l'incremento diretto degli utili legati al successo del proprio investimento. Con Etihad ci troviamo di fronte ad un acquirente che investe in una Compagnia Aerea per trarne profitto, in una perfetta logica anglosassone.
Il secondo elemento innovativo, invece tutto da dimostrare, è il piano Industriale, peraltro ancora non presentato ufficialmente al sindacato, che vede, per la prima volta da molti anni a questa parte, una previsione di sviluppo, pur contenuto, di voli di lungo raggio internazionali ed intercontinentali.
I dati generali di traffico aereo del 2014, pur con un incremento complessivo del 5% di passeggeri e dello 0.6% dei movimenti, hanno mostrato una flessione di traffico da e verso gli scali nazionali sia per i voli charter sia per quelli di linea ed un incremento dei voli internazionali; in termini di flusso complessivo, le principali zone internazionali di destinazione e provenienza sono i paesi asiatici e il Nord America.
La scelta dichiarata dalla nuova proprietà di Alitalia di scommettere sui collegamenti intercontinentali sembrerebbe quindi in linea con lo sviluppo del traffico mondiale.
Tra i nuovi collegamenti, annunciati, spiccano Città del Messico, Santiago del Cile, Pechino, Seoul e San Francisco.
L'1 maggio, in occasione dell'Expo, aprirà la nuova tratta Milano Malpensa-Shanghai, ed il 4 giugno sarà la volta della Roma Fiumicino-Seoul.
Sicuramente il nuovo management si è contraddistinto per una politica degli annunci impeccabili.
Permane, però, qualche dubbio, che ci auguriamo sia smentito al più presto, sulla concretezza delle affermazioni fatte negli ultimi mesi.
Infatti, è notizia delle ultime ore la possibilità che parte delle nuove tratte previste

possa essere effettuata con aeromobili in wet leasing, ossia con aerei non di proprietà sui quali lavora personale esterno alla Compagnia. Quindi, voli schedulati Alitalia ma con aerei e personale Etihad.
Ovviamente tale eventualità, considerando anche i lavoratori posti in mobilità prima dell'avvio della Compagnia, sarebbe totalmente in contrasto con lo sviluppo industriale tanto pubblicizzato attraverso i media. In più minerebbe tutti gli sforzi fatti dai lavoratori e dalle organizzazioni sindacali sulla contrattazione nazionale collettiva che doveva essere la risposta al dumping sociale ed un punto di riferimento certo con cui combattere la destrutturazione dell'intero comparto del trasporto aereo.
L'Alitalia SAI cambia radicalmente anche nella composizione della forza lavoro: i lavoratori di Alitalia, dopo la pesante ristrutturazione non avallata dalla Filt-Cgil, sono 11.096, equamente suddivisi fra lavoratori di Volo e di Terra.
Le procedure di mobilità hanno, infatti, colpito in maniera più massiccia i settori di terra (Manutenzione, Amministrativi e Servizi a terra).
La Filt, pur condividendo la necessità dell'ingresso del nuovo partner arabo nella compagine aziendale e avendo ben presente l'urgenza di una serie di interventi anche sul versante del costo del lavoro, non ha condiviso le modalità di gestione degli esuberi dichiarati da Alitalia. Si era convinti che una via alternativa fosse percorribile e si è tuttora convinti che parte primaria dell'azione sindacale debba essere indirizzata al recupero di tutti i lavoratori che, nei mesi scorsi, hanno perso il proprio posto di lavoro e sono stati posti di fronte all'incerta via degli ammortizzatori sociali, così come disegnati dagli accordi del 16 luglio 2014.
Tuttavia sarebbe riduttivo analizzare la distribuzione della forza lavoro del nuovo vettore sul territorio italiano, quando invece il primo gennaio 2015 è nato un nuovo soggetto industriale che meglio si identifica con i nuovi equilibri geopolitici mondiali. Alitalia non ha solo un azionista di riferimento, o un accordo commerciale, ma è parte di un gruppo composto da quasi dieci compagnie.
Il punto strategico delle decisioni, la centrale operativa di tutte le Compagnie del gruppo si trova nel golfo Arabo (negli Emirati Arabi Uniti), ad Abu Dhabi, dove sono decise strategie, investimenti, acquisizioni e politiche sul costo del lavoro.
Le sorti dei lavoratori dipendono quindi in gran parte dalle decisioni degli emiri e l'Italia è oggetto di forte interesse per investitori mediorientali ben oltre il perimetro di Alitalia. È risaputo, ad esempio, il forte interesse arabo per l'aeroporto di Fiumicino considerato, a ragione, la porta d'accesso per l'Europa ed il Nord America.
Pertanto la posizione del sindacato è molto delicata e c'è bisogno di un approccio differente rispetto a quello fino a qui mantenuto.
Che l'impostazione di Alitalia rispetto alle relazioni industriali fosse cambiata lo si era avvertito sin da quest'estate.
In occasione della crisi della vecchia Alitalia CAI, a fronte della proposta della Filt e della Cgil di utilizzare la Cassa Integrazione Straordinaria, per tamponare l'impatto sociale di più di duemila licenziamenti annunciati, la risposta dei nuovi azionisti, sia al sindacato che alle istituzioni, fu un netto e deciso rifiuto. Occorreva avere un perimetro aziendale chiaro ed i lavoratori posti in mobilità, a differenza di quelli in cassa integrazione, sono fuori del ciclo produttivo in maniera permanente.
Nel rapportarsi con la Nuova Alitalia il sindacato dovrà avere una visione strategica rispetto alle condizioni di lavoro presenti in tutti i paesi che fanno parte di questa nuova grande alleanza, tenendo ben presente le abissali differenze fra il tasso di sviluppo, i diritti, le tutele ed il costo del lavoro nei vari Stati/Regioni interessati.
Ci troviamo di fronte ad una compagnia che sarà la bandiera della globalizzazione e dove il tasso di mobilità e flessibilità dei lavoratori sarà elevatissimo, come già rilevato quest'estate, con tutti gli enormi rischi per il mondo del lavoro che ne conseguono.
Un gruppo industriale composto da: Compagnie europee di linea in declino (Alitalia, Air Serbia), Compagnie europee *low fare* in difficoltà (Air Berlin), Compagnie europee regionali (Darwin Airline), Compagnie emiratine di linea a sviluppo costante (Etihad Airways), Compagnie asiatiche e oceaniche *low fare* in sviluppo (Jet Airways, Virgin Australia), Compagnie africane di linea (Air Seychelles).
Il sindacato ed i lavoratori potranno affrontare questa fase molto complessa che si presenta facendo proprio patrimonio irrinunciabile quel Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Trasporto Aereo, approvato con referendum a dicembre che, seppur a volte molto criticato, sarà garanzia fondamentale di diritti e tutele rispetto ad una nuova visione del mondo e del mondo del lavoro, che potrebbe venire dalla nuova proprietà.
È indispensabile che il Sindacato e la Filt, volendo incidere nelle decisioni sulle sorti dei lavoratori della nuova Alitalia, compiano un'attenta analisi del quadro complessivo delle strategie industriali del gruppo Etihad e di Alitalia per comprendere le ricadute sul lavoro e nell'intero settore.
A tal fine pare necessario intraprendere un percorso che non può fare a meno di una valutazione in termini di rappresentanza e rappresentatività. Attraverso questo processo sarà possibile ricostituire il nostro radicamento fra i lavoratori partendo dal presidio sui luoghi di lavoro.
Sarà condizione indispensabile per un sindacato strutturato e forte il superamento di logiche corporative, a volte presenti anche all'interno della nostra federazione, che ci permetta di uscire dal rischio sempre più presente di svolgere una mera azione di lobby all'interno del nuovo vettore.

Ravenna: *se mare e nebbia non fermano i soccorsi*

di Cesare Guidi, Presidente ANGOPI (Associazione nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani)

Non un atto di eroismo, ma l'azione di coraggiosi ormeggiatori usi all'arte marinaresca

Mi è stato richiesto di raccontare l'intervento compiuto dai colleghi del porto di Ravenna, valso a salvare la vita a una parte dell'equipaggio della motonave turca Gokbel, affondata dopo una collisione lo scorso 28 dicembre.
Devo subito premettere che il soccorso è stato possibile, come già avvenuto in passato, solamente grazie alla nostra organizzazione, alla nostra presenza vigile, allo slancio che ci caratterizza in quanto uomini di mare che sanno di svolgere una funzione che da sempre ci contraddistingue e valorizza.
É grazie soprattutto al coraggio, alla perizia marinaresca, all'impresa condotta dai colleghi di Ravenna, in una domenica di fine anno, quando gran parte del mondo, appena trascorso il Natale, si appresta a celebrare il Capodanno in un'atmosfera di pace, di serenità e gioia, che i naufraghi raccolti potranno riabbracciare le loro famiglie.
Oggi, in un tempo in cui, richiamando le parole di papa Francesco "la solidarietà è l'atteggiamento che rende le persone capaci di andare incontro all'altro e di fondare i reciproci rapporti su quel sentimento di fratellanza che va al di là delle differenze e dei limiti, e spinge a cercare insieme il bene comune", in un mondo dove "la priorità del mercato e la preminenza del guadagno, hanno ridotto il cibo a una merce qualsiasi, soggetto a speculazione, anche finanziaria", è motivo di vero compiacimento commentare queste azioni. Azioni che non solo evidenziano l'importanza della peculiare organizzazione del servizio di ormeggio nei porti, di presidio della sicurezza in mare e nel porto, ma anche comportamenti caratterizzati da un forte senso di solidarietà umana che, albergando nel cuore dei giovani, in un mondo come quello attuale travolto e dominato dalla cieca violenza e smarrimento, ci danno una speranza per il futuro.
Il racconto dei fatti che segue si basa sulle note scritte dai soccorritori: Paolo Sirotti, Arnaldo Bongiovanni, Roberto Gambi e dalla testimonianza verbale di Vincenzo Rossano, coloro che, a contatto con il "dramma", hanno contribuito ad arricchire la loro e la nostra umanità. Con stile sobrio ed efficace, espressione della cultura degli uomini di mare, intendo descrivere il rapporto dell'uomo con il mare, raccontare del tributo doloroso imposto dalla tempesta e, infine, tratteggiare la funzione di una categoria essenziale all'intera portualità.
Domenica 28 dicembre 2014, alle ore 08.40 circa, raccogliamo via radio la richiesta di aiuto della Motonave "GOKBEL" di Bandiera Turca, che stava affondando a circa tre miglia dall'imboccatura, in conseguenza della collisione con la Motonave "LADY AZIZA".
Il tempo era tipicamente invernale: cielo grigio ed un gelido vento da NW 20/25 nodi; mare incrociato NNE-NW 2/3 metri d'onda, visibilità non superiore ai 20/30 metri.
Previa comunicazione con la Capitaneria di Porto, che ha coordinato tutte le operazioni di soccorso, Paolo, Roberto e Arnaldo; Christian, Alberto e Vincenzo escono per il soccorso, rispettivamente con la m/b "Eba" e la m/b "Terzo Sirotti".
L'equipaggio dell'Eba, dirigendo verso l'imboccatura delle dighe foranee con il solo ausilio del radar, a causa della fitta nebbia e dell'abbondante nevicata, decide di accostare a dritta, verso SE, tenuto conto della corrente e della stimata posizione della "Gokbel", che in ogni modo non ha mai avuto modo di vedere a causa della scarsissima visibilità.
A mare aperto, si constata che le condizioni avevano assunto le dimensioni di una forte burrasca. Si vivono minuti interminabili a partire dalla ricevuta notizia, pensando al peggioramento delle condizioni meteo fino alla speranza di poter recuperare delle persone. La tensione e la paura di non farcela erano nettamente percepibili. Eppure, nessuno ha perso la testa; percorse circa 3 Miglia, avvistiamo sulla nostra dritta il primo naufrago, osservazione non facile atteso che il mare innalzava altissime onde con creste che si disperdevano in bianchi rivoli di schiuma. È solo ed indossa il giubbotto galleggiante; in tale disperata situazione, continuava ininterrottamente e disperatamente a gridare "Help!".

Si comunica via radio, a tutti, dell'avvenuto avvistamento unitamente alla nostra posizione.
Roberto riesce a lanciargli un salvagente anulare, al quale, dopo ripetuti tentativi, riesce ad aggrapparsi e, recuperando il sagolino, lo facciamo scivolare lungo i fianchi della murata sinistra e, siccome in questi casi non ci sono protocolli da seguire, con tutte le nostre forze lo agguantiamo e riusciamo di peso ad issarlo a bordo accompagnandolo in cabina: debilitato, confuso, tremante di freddo e di paura. Prestandogli le prime necessarie cure, gli diciamo di svestirsi poi, asciugato per quanto le condizioni permettessero, Roberto e Paolo, privandosi di alcuni loro indumenti, lo rivestono per mantenerlo caldo il più possibile.
Osservandolo, un carosello di pensieri ci balena nella mente – percepibili solo a chi è del mestiere (movimenti, sguardi, comportamenti) – ma ci colpiscono in quell'istante, ben visibili, i segni di chi aveva lottato per la sua salvezza. Soprattutto il suo sguardo, perché ci osservava come fossimo il "Suo Angelo Custode". A noi effettivamente importava il fatto che era presente, di nuovo padrone di quella vita, quasi ridotta ad una fiammella, che stava per spegnersi nel fragore dell'onda e nelle sue carni già rabbrividite.
Non c'è tempo per queste riflessioni; accostando a sinistra verso il porto, scorgiamo un gruppo di 6 naufraghi, solo alcuni dotati di giubbotti galleggianti, disposti in cerchio, secondo una valida regola marinaresca, tenendosi stretti l'un l'altro.
Manovriamo per avvicinarci e Roberto riesce a lanciargli il salvagente. Riusciamo a portarceli sul lato di sopravvento. A questo punto, Paolo, con maggior veemenza, chiama via radio per avere assistenza e un ulteriore appoggio, comunica la posizione ed esce in coperta, indossando la sola maglietta termica, per dare una mano ai colleghi più che stremati dal precedente recupero.
L'equipaggio dell'Eba si trova in serie difficoltà con le condizioni meteomarine che avevano raggiunto la dimensione di violenta tempesta.
Pur in questo estremo limite, con l'Eba nella sua impazzita "danza" sulle onde per l'urto dei fenomenali marosi che la investivano con implacabile sequenza, si riesce, sempre con debordante fatica e minor forza, ad issarne a bordo altri tre. Due che risultano in discrete condizioni riescono in maniera autonoma ad entrare in cabina dove vengono coperti con alcune incerate; mentre il terzo, che in tutte le maniere si è cercato di recuperare - prima tirandolo per le mani e quindi facendolo arrivare per metà sul capo di banda, poi per la cintura dei pantaloni e, strappatisi i passanti, dai pantaloni stessi, riuscendo infine a tirarlo in coperta - è giunto praticamente immobile, in evidente stato di ipotermia, e lo abbiamo trascinato con grande difficoltà all'interno della cabina della motobarca.

Nel frattempo, sopraggiungono sul posto per prestare il proprio aiuto: l'altra imbarcazione in dotazione al Gruppo, il "Sirotti Terzo"; una Pilotina; due Rimorchiatori e una motovedetta SAR.
L'azione conseguente è stata quella, pur stremati, di continuare il soccorso tentando il recupero del quinto naufrago che tenevano sottobordo. Roberto cercava mantenerlo il più possibile fuori dell'acqua e, insieme all'aiuto di Vincenzo e Bunicci, si tenta di issarlo a bordo. Passandogli una ghia sotto le ascelle e facendo forza con questa, iniziano a sollevarlo ma, dopo un vano e disperato tentativo, in pieno stato di incoscienza il naufrago si lasciava andare sfilandosi dalla ghia e scivolando sotto l'imbarcazione.
Preso atto della presenza di altre imbarcazioni seppur protesi dalle residue energie, coscienti del fatto che la stanchezza fisicamente risentita debilitava e appannava gli stessi riflessi e che un ulteriore tentativo, purtroppo, si sarebbe ormai ridotto soltanto all'aiuto impotente del nostro sguardo; considerato, inoltre, lo stato dei naufraghi recuperati a bordo nonché l'ulteriore peggioramento delle condizioni del tempo – il vento da NNE aumentava ancora la sua intensità, le rollate si fecero più ampie e le testate di prua ancora più forti e minacciose – ci dirigiamo con i quattro naufraghi a bordo verso il porto a velocità minima, anche per attenuare le vibrazioni che rendevano più pesante la condizione dei naufraghi stessi.
Percorso circa un miglio, sotto l'incessante violenza dei marosi che mordevano rabbiosi la nostra imbarcazione, cedeva il portellino del boccaporto di prua, rinforzato con coraggio e destrezza da Arnaldo.
Nel contempo, mentre il mare continuava ad aumentare, la nebbia, quasi soddisfatta del misfatto compiuto, man mano andava diradandosi; il Rimorchiatore "Francesco Paolo" – una luce, un raggio di sole in mezzo alla tempesta – ci raggiunge dandoci assistenza, precedendoci a stretta distanza per "stenderci" un po' il mare, mentre un secondo rimorchiatore ci affiancava sopravvento per garantirci un po' ridosso.
Arriviamo in banchina, più bagnati che se fossimo arrivati a nuoto. Giunti al punto dove erano ad attenderci ambulanze, autorità, pompieri, curiosi, ci ormeggiamo e salgono a bordo gli infermieri che accompagnano fuori i tre naufraghi e constatano la morte del quarto.
Ci sono fornite delle calde coperte, i colleghi sopraggiunti si occupano della barca, noi rientriamo in sede con un'auto, amareggiati ma coscienti di avere fatto il possibile ed anche di più.
Ci siamo stretti attorno, convinti che da oggi i nostri rapporti, il servizio, la funzione svolta saranno visti in una luce più chiara e fortemente valorizzata.
Naturalmente, ho già avuto modo di esprimere i sentimenti di gratitudine miei e dell'intera categoria nei confronti dei colleghi e di coloro i quali, per le forze ed intelligenze date al mare, al servizio, hanno contribuito a rendere famosi gli ormeggiatori in Italia e all'estero.
Il drammatico evento ha confermato la valenza dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio e ormeggio) come servizi di interesse pubblico essenziali per la sicurezza della navigazione e delle acque portuali; un patrimonio, quindi, da salvaguardare nell'interesse della sicurezza per le operazioni in porto e per gli interventi straordinari di qualunque natura, che avvengono nelle acque portuali ed in quelle ad esse adiacenti.
Eppure, anche chi dovrebbe istituzionalmente salvaguardare gli interessi generali, affronta le questioni portuali intriso di preconcetti ideologici, arrivando a mettere in discussione la professionalità e competenza degli ormeggiatori
Confido che quanto accaduto induca una formale presa d'atto dell'importanza e della professionalità degli ormeggiatori e sulla loro funzione, oggi preservata grazie ad un modello che ne valorizza tutte le prerogative e che, auspico, i previsti interventi normativi in materia portuale vorranno salvaguardare.

RSU a Bergamo: *dalla teoria alla realtà*

di Luca Stanzione, Segretario Generale Filt-Cgil Bergamo

Lo spostamento del "potere contrattuale" verso le RSU ha creato la percezione chiara che, per la prima volta, il proprio voto potesse fare la differenza e determinare una maggioranza all'interno delle RSU, capace poi di tradursi in un orientamento della contrattazione in quelle aziende.

Sono passati quasi due anni dalla sottoscrizione dell'accordo interconfederale che contiene la riforma del sistema di Rappresentanza sindacale in Italia, avvenuto a maggio 2013. In questi due anni, nel territorio di Bergamo, le più grandi aziende del trasporto pubblico locale e l'azienda aeroportuale hanno affrontato il rinnovo delle rappresentanze sindacali unitarie. I risultati ottenuti dalla Filt-Cgil hanno superato le aspettative dei delegati uscenti e dei candidati a queste elezioni. Mesi di campagna elettorale che hanno coinvolto circa mille lavoratori del territorio. In Sacbo, l'azienda aeroportuale, la Filt-Cgil passa dal 33,6% al 57% attestandosi come primo sindacato in quello che, nel 2014, è stato considerato il terzo aeroporto italiano. In ATB e in SAB rispettivamente la Filt-Cgil diventa il primo sindacato con il 48% dei consensi per la prima azienda e il 32,17% per la seconda. Come tutti sappiamo, i risultati elettorali dipendono da moltissimi fattori tra cui la contrattazione che in quella fase l'azienda affronta, le condizioni economiche e le preoccupazioni dei lavoratori, la composizione delle liste elettorali e il relativo consenso che ogni candidato ha nominalmente.

Eppure, in queste tre campagne elettorali, ha contato lo scenario che esse stesse avrebbero creato dal giorno dopo le elezioni. Come Filt abbiamo condotto una campagna elettorale valorizzando i principi che l'accordo interconfederale introduce nel sistema di rappresentanza sindacale. Lo spostamento del "potere contrattuale" verso le RSU e la ridefinizione di un ruolo contrattuale più forte delle rappresentanze dirette dei lavoratori hanno determinato la percezione chiara che, per la prima volta, il proprio voto, il voto della singola persona potesse fare la differenza e determinare una maggioranza all'interno delle RSU, capace poi di tradursi in un orientamento della contrattazione in quelle aziende.

Il secondo elemento importante è l'eliminazione di clausole di salvaguardia per qualsiasi sigla sindacale che introduceva, nel sistema precedente di elezioni delle RSU, un elemento di distorsione della reale rappresentazione della composizione della platea elettorale. In altri termini, la diffusione della conoscenza dell'accordo interconfederale ha prodotto la generale e diffusa consapevolezza che ognuno poteva, attraverso il suo voto, essere determinante.

Ed è questo un primo risultato importante se si considera il ciclo di crisi della Rappresentanza in cui il nostro paese e l'Europa sono immersi. Mentre, negli stessi mesi, noi tutti eravamo chiamati a scegliere i nostri rappresentanti politici negli enti locali oppure nelle assemblee parlamentari e quelle elezioni sancivano drammaticamente un alto grado di astensioni e quindi di sottrazione delle persone al proprio diritto di scegliere i propri rappresentanti, quegli stessi lavoratori si recavano alle urne nelle proprie aziende rivendicando un proprio ruolo nella contrattazione, rafforzando un sistema di rappresentanza dei propri bisogni, delle proprie necessità, delle preoccupazioni, delle proprie idee. L'affluenza alle elezioni delle RSU arriva al novanta percento e, in tutti i casi, aumenta rispetto alle elezioni precedenti.

Il risultato complessivo del sindacato confederale rappresenta il secondo segnale

importante che ricaviamo da queste elezioni. Come noi tutti sappiamo, nei settori del trasporto pubblico locale e nel settore aeroportuale si è accentuata negli anni la tendenza all'emergere di una rappresentanza corporativa e di una notevole frammentazione delle organizzazioni sindacali. Una presenza, quella dei sindacati non confederali, che nelle aziende in cui siamo andati al voto ha visto una campagna elettorale tutta consumata nell'attacco al sindacato confederale accusato di separatezza rispetto alla propria base, elitarismo e moderatismo inconcludente.
È del tutto evidente che aver valorizzato i contenuti di un accordo che sancisce un nuovo ruolo delle rappresentanze dirette nella contrattazione e il principio che conta chi riesce a raccogliere il maggior consenso possibile ha dato una risposta alle accuse di chi avrebbe voluto riprodurre, dentro il sistema di rappresentanza sindacale, quello che nel campo della politica i diversi partiti e movimenti populisti hanno disegnato.
In questi giorni, a Milano, è stata allestita una mostra dal titolo: "I lavoratori del cibo" organizzata dall'Archivio del Lavoro della CGIL in occasione dell'appuntamento internazionale di Expo che si aprirà a maggio. Entrando sono rimasto colpito dalla riproduzione di molti giornali storici che raccontano l'attività di sindacalizzazione, lotta e contrattazione dei lavoratori delle terre in Italia e, nello specifico, delle campagne lombarde. Tempi diversi e lontani da quelli che viviamo noi. Eppure da subito è chiaro a chi passeggia tra questi pannelli quanto anche il linguaggio del sindacato sia cambiato. Tra la numerosa stampa riprodotta nei corridoi della mostra, c'è la rivista "Lavoro", il settimanale della CGIL degli anni cinquanta; non vi è indice della rivista o volantino che non affiancasse, agli articoli in cui si definivano le piattaforme di mobilitazione e di rivendicazione, numerosi titoli che valorizzavano le vittorie, anche parziali, che il movimento sindacale stava ottenendo.
Che cosa è successo negli anni passati per cui noi oggi, sempre più raramente, usiamo la parola "vittoria" nei nostri giornali? Molti potrebbero obiettarmi che, dentro il ciclo di sviluppo economico del paese, i risultati delle rivendicazioni sindacali sono più facili. È un'argomentazione vera, se ci limitassimo ad osservare le dinamiche salariali nella valutazione delle perdite o delle vittorie sindacali, ma questo non vale per le conquiste delle agibilità sindacali, della democrazia nei posti di lavoro. Non sempre i cicli economici hanno determinato su questi temi un avanzamento di diritti o un loro arretramento. Di vero vi è che noi tutti non valorizziamo i risultati che otteniamo. E non credo attenga al grado di modestia di cui ognuno di noi può essere più o meno dotato. La rivendicazione dei risultati è indispensabile per legittimare il sindacato e la sua funzione.
Credo che anche questo possa contare dentro la concorrenza fra sigle sindacali. Non è un caso che i sindacati non confederali abbiano, in ogni settore, creato un'equazione tra sindacato confederale e inutilità, la stessa equazione proposta dai movimenti populisti in Europa.
Quello che abbiamo ottenuto con l'accordo interconfederale del maggio duemilatredici dovrebbe essere il solco politico e culturale dentro cui ridefinire una nuova identità e un nuovo compito del sindacato confederale italiano. Per averne chiara la portata basta rintracciare uno scambio di lettere tra Giuseppe Di Vittorio, Achille Grandi e Bruno Buozzi dei primi anni quaranta, in cui si confrontano sulle modalità con cui determinare la rappresentanza dei lavoratori, sulle modalità con cui diffondere la democrazia nelle aziende e come la rappresentanza sindacale potesse essere la più corrispondente possibile alle aspirazioni e alle scelte dei lavoratori.
Le sfide di un grande sindacato moderno sono oggi molto simili. La Democrazia è ancora oggi il centro della nostra pratica sindacale. Basti pensare a cosa può rappresentare per un lavoratore immigrato la possibilità di ottenere e agire il diritto di voto nella propria azienda, il poter rappresentare un proprio punto di vista e i propri bisogni in un paese che non gli ha ancora dato la possibilità di scegliere i propri rappresentanti politici. Oggi un lavoratore immigrato può dire che, attraverso il sindacato confederale, ha riconosciuto un diritto di voto che lui stesso non può agire al difuori del proprio posto di lavoro.
Ugualmente, per le nuove generazioni, una declinazione concreta dell'accordo sulla Rappresentanza potrà determinare un nuovo scenario per chi oggi è condannato alla frantumazione del proprio percorso lavorativo e che vede polverizzarsi davanti a sé non solo il proprio futuro, ma anche la possibilità di dare rappresentanza alla propria condizione. Ed è per questo che dovremo aprire una riflessione riguardo a coloro i quali non hanno un luogo di lavoro strutturato e sono costretti a una continua migrazione tra un posto e un altro. Per queste figure, la scelta della rappresentanza deve essere definita territorialmente e con essa potrebbe aprirsi una nuova contrattazione territoriale specifica per chi ha una professione e svolge la propria attività in tanti posti di lavoro diversi.
Per tutte queste ragioni abbiamo la necessità, passo dopo passo, di accelerare nella concretizzazione degli impegni che con le organizzazioni di rappresentanza delle imprese abbiamo sottoscritto, a cominciare dalla certificazione degli iscritti e da una riflessione sulle modalità con le quali estendere i risultati ottenuti con l'accordo interconfederale a tutti quei settori ancora oggi non tutelati da quell'accordo.
Per questo i risultati ottenuti ci incoraggiano ad andare avanti in questa direzione.

UIRNet e la Piattaforma Logistica Nazionale

di Massimiliano Sartori, Consulente The European House-Ambrosetti

Di recente ho avuto la possibilità di approfondire il tema della piattaforma logistica nazionale (PLN) e dell'iniziativa di UIRNet, società nata nel 2004, a cui è affidata la *mission* pubblica di realizzare e gestire la PLN.
La PLN si caratterizza come un sistema tecnologico-telematico concepito per concentrare dati ed erogare servizi di sistema a tutti gli operatori e *stakeholder* della logistica e dei trasporti (porti, interporti, centri logistici, Agenzia delle Dogane), connotandosi come piattaforma di riferimento di interconnessione e di gestione dei dati e dei processi ad essi relativi.
È stata inserita (2012) nel programma nazionale delle infrastrutture strategiche (legge n. 443 del 2001) con l'obiettivo di ridurre le inefficienze del sistema logistico che si stima costino all'Italia circa 40 miliardi di Euro ogni anno.
Le stime e i valori puntuali, come ormai è noto, valgono nel momento in cui sono effettuate e come indicatori di massima, ma su una cosa si può essere d'accordo: la logistica intesa come l'insieme delle attività di trasporto, magazzinaggio e servizi a valore aggiunto è un settore baricentrico delle economie moderne. In Italia, ad esempio, il valore aggiunto prodotto della filiera logistica è di 85 miliardi di Euro, pari a circa il 5% del PIL nazionale. La possibilità di disporre di sistema logistico efficiente rappresenta, quindi, una leva chiave per la competitività e la crescita di un sistema-Paese.
In questo senso, l'iniziativa di UIRNet e della PLN mira alla messa in rete dei servizi per i settori del trasporto e della logistica, con un diretto coinvolgimento di tutti gli attori del settore dell'autotrasporto, dei poli logistici integrati e delle associazioni.
Gli obiettivi primari sono due: il miglioramento dell'efficienza dei servizi interportuali e l'incremento degli standard di sicurezza nell'intero processo della filiera.
Quanti anni è che esistono studi e iniziative di questo tipo? Da quanto tempo si sente parlare di aumento dell'efficienza della logistica in Italia? Di un potenziamento delle infrastrutture?

Dal 2008, al di là della volontà politica o delle associazioni di categoria, i principali problemi sono stati la carenza di risorse finanziarie e i necessari tempi lunghi che iniziative di questo tipo comportano. Vanno condivise, pianificate e programmate con tutti gli attori interessati e poi implementate. La storia recente del nostro Paese dimostra come condividere, pianificare e programmare non sono attività con cui abbiamo consuetudine.
Oggi, tuttavia, una delle possibili soluzioni adottabili in breve tempo e con ampio margine di penetrazione tra gli operatori, è quella di dotare il sistema logistico nazionale – anche sulla scorta delle possibilità offerte dall'evoluzione delle tecnologie ICT – di strumenti telematici, flessibili e integrabili tra loro, in grado di migliorare la pianificazione, la progettazione, l'esercizio, la manutenzione e la gestione dei sistemi di trasporto[1].

1 Si fa riferimento ai cosiddetti *Intelligence Transport Systems* (ITS).

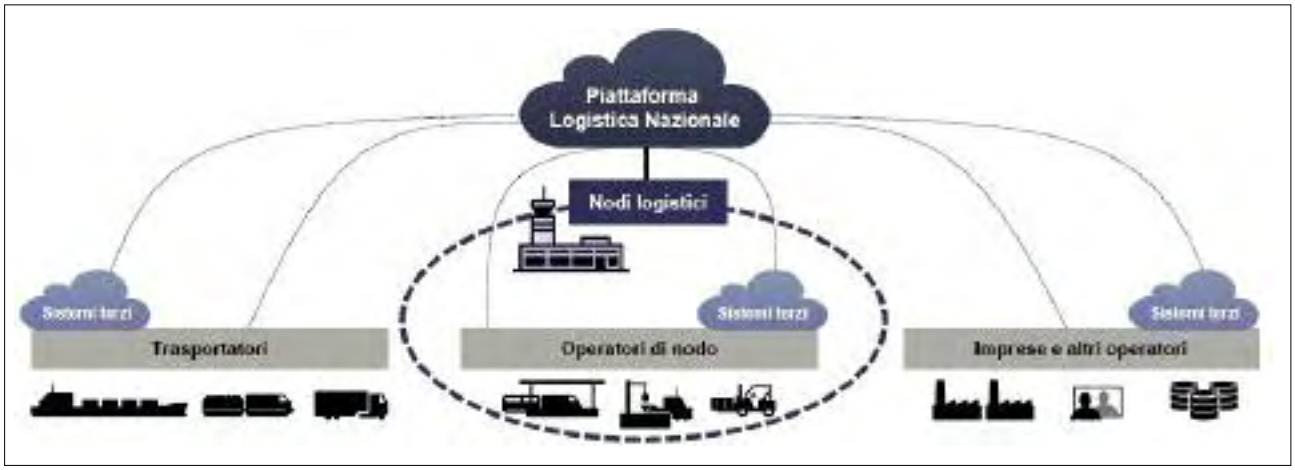


Figura 1 – Piattaforma Logistica Nazionale e interazioni con la filiera della logistica

Un'importante iniziativa, in tal senso – che sta trovando concreta attuazione – è quella lanciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con l'ideazione della "Piattaforma Logistica Nazionale" e che ha portato alla costituzione di UIRNet SpA[2] quale soggetto adibito alla sua realizzazione e implementazione. Permettendo un'interazione continua e veloce tra chi gestisce le infrastrutture viarie e logistiche, chi trasporta la merce, chi la carica/scarica e chi la controlla (ad es.: l'Agenzia delle Dogane), la "Piattaforma" può dare un contributo sostanziale alla riduzione del ritardo logistico dell'Italia e alla promozione di un sistema moderno e integrato.

L'architettura logica della "Piattaforma" è pensata per adattarsi alle peculiarità e alle esigenze della filiera logistica italiana, fortemente frammentata, con una preponderanza del trasporto su gomma (oltre il 71% del totale[3]), caratterizzata da una forte presenza di veicoli "conto proprio" di piccole dimensioni4, articolata in una complessa rete di porti ed interporti distribuiti sul territorio[5] e con un basso grado di intermodalità.

Gli obiettivi sono ambiziosi. Il primo è quello legato alla possibilità di "sbottigliare i nodi" del sistema logistico e ridurne la congestione, rendendo i flussi più certi e sicuri, con tempi di transito e di giacenza delle merci chiari e definiti e con costi competitivi di movimentazione delle stesse. Il secondo è finalizzato a creare un quadro informativo completo sull'intero sistema logistico nazionale (oggi parziale e frammentato), in grado di aumentare il livello di sicurezza delle merci, degli operatori e dei cittadini e di consentire una migliore programmazione degli interventi infrastrutturali necessari.

La visione sottostante è la creazione di un sistema nazionale di rete infrastrutturale aperto a cui si possano collegare le piattaforme tecnologiche locali e quelle autonomamente sviluppate o in uso ai nodi logistici, porti, centri merci e piastre logistiche, il tutto senza introdurre modifiche di mercato e senza privilegiare l'una o l'altra categoria di operatori.

Uno degli elementi principali di questa iniziativa è che si rivolge inizialmente alla "base" del mondo del trasporto, al fine di

2 UIRNet S.p.A. (www.uirnet.it) è una "società legale", intendendosi per tale una società che nasce per iniziativa e volontà della Legge, a cui è stata affidata la realizzazione di una missione pubblica, consistente nella realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale, per il tramite di *partner* industriali e/o commerciali selezionati a seguito di procedura di evidenza pubblica. Allo stato attuale, UIRNet S.p.A. è partecipata dai principali attori del sistema logistico italiano e dai primari *player* industriali nazionali.

3 Il rimanente è suddiviso per il 4% per via treno, il 24% per via mare e meno dell'1% per via aereo.

4 Ad oggi sono presenti in Italia oltre 4 milioni di mezzi per il trasporto merci su gomma, di cui circa l'12% dei mezzi fa capo a compagnie di autotrasporto, mentre il rimanente è di "conto proprio", cioè piccole società con un parco veicoli di meno di 10 unità.

5 Si contano 24 porti, estesi per 415 km e con 1.760 accosti; i primi 5 scali (Gioia Tauro, Genova, La Spezia, Livorno, Cagliari) gestiscono circa il 40% del traffico nazionale. Sono inoltre attivi sul territorio 26 inter-porti, oltre ad altri in fase di avvio. Fonte: «Il trasporto merci in Italia», Ministero dell'Ambiente e della Salute, 2013.

rendere di immediato utilizzo (e con particolare attenzione all'economicità e alla facilità d'uso) gli strumenti necessari per lo sviluppo di un sistema di comunità e di standard condivisi.
La "Piattaforma" è stata pensata per regolare inizialmente l'interazione tra aziende di trasporto e operatori di nodo (committenti, magazzini, terminalisti, spedizionieri, Multimodal Transport Operator - MTO), con una focalizzazione particolare sul trasporto merci su gomma.
Nel 2011 UIRNet ha lanciato una sperimentazione dei servizi della "Piattaforma" sul nodo di Genova-Voltri Terminal, coinvolgendo in modo gratuito circa 850 aziende di trasporto per un totale di 11.100 mezzi pesanti. I test svolti hanno evidenziato la funzionalità dei servizi e l'appetibilità degli stessi presso gli utilizzatori finali[6]. Il programma di implementazione della Piattaforma prevede la messa in esercizio nei prossimi mesi, con un obiettivo incrementale di sviluppo completo entro il 2018.
I servizi offerti dalla PLN sono molteplici e vanno dai più semplici ed essenziali come a moduli per la gestione delle flotte, per la riduzione dei tempi di accettazione, carico e scarico della merce, ai servizi di prenotazione, ai freight taxi, a mappe per conoscere il comportamento dei flussi logistici, a ID card per il riconoscimento automatico, ai corridoi doganali, fino ai più specifici per il trasporto di merci pericolose, rifiuti speciali e la distribuzione delle merci in città (city logistics).
Nonostante la crisi e le difficoltà degli ultimi anni, in Italia, nel campo della logistica si sta cercando di realizzare un progetto di grande respiro e visione, con l'obiettivo di dare un contributo sostanziale alla competitività delle imprese attraverso l'incremento dell'efficienza del suo sistema logistico, che rappresenta – a tutti gli effetti – un asset strategico e una leva per posizionare il Paese su un percorso di crescita sostenibile.
I potenziali vantaggi sono ampi e interessano tutti gli stakeholder della logistica: imprese private, operatori della logistica, gestori delle infrastrutture e consumatori. Dal punto di vista del sistema-Paese, invece, i potenziali benefici attesi possono essere individuati in un incremento della competitività logistica e sviluppo dell'intermodalità, un miglioramento della sicurezza dei trasporti (anche grazie alla tracciabilità e rintracciabilità delle merci), aumento dell'integrazione del sistema logistico nazionale con i

poli intermodali europei e asiatici e, infine, una ottimizzazione dell'impatto ambientale della filiera logistica (anche attraverso la gestione delle merci e dei rifiuti pericolosi).
La PLN rappresenta dunque un passo molto importante per mettere mano a uno dei grandi temi strategici del Paese che è la logistica: nel contesto attuale delle economie post-industriali avanzate, il livello di sviluppo di un sistema territoriale non può essere disgiunto dal livello quali-quantitativo del suo sistema logistico.

6 Alla fine della fase di sperimentazione si è registrato un miglioramento notevole dei tempi di accesso al nodo e una migliore efficienza delle operazioni di accettazione dei trasportatori all'ingresso del terminal portuale.

Direttive europee in materia di appalti pubblici

di Rosario Strazzullo, CGIL nazionale

Le tre direttive europee in materia di appalti, emanate ad aprile 2014 (che dovranno essere recepite nei vari paesi entro 24 mesi da tale data), segnano una prima novità costituita dalla direttiva Concessioni assente nella normativa europea che le precede, risalente al 2004. Restano confermate con nuovi contenuti le direttive che riguardano i settori ordinari (appalti pubblici di lavori, servizi e forniture) e i settori speciali (energia, acqua, servizi postali, trasporti).

La presenza di una nuova direttiva in materia di Concessioni credo costituisca una prima novità importante per una categoria come la FILT, sulla quale forse sarà il caso di ritornare con maggiore dettaglio. In linea generale, per l'Europa, le Concessioni alla loro scadenza dovrebbero andare a bando pubblico, i tempi delle concessioni dovrebbero essere finalizzati al recupero degli investimenti, procedure trasparenti dovrebbero caratterizzare la gestione degli appalti interni alle Concessioni. Questo quadro disposto dall'Europa non appare completamente allineato con quanto deciso dal Governo con il decreto Sblocca Italia dove si mettono insieme accorpamenti di tratte, piani di investimento, allungamenti delle concessioni con il futuro di qualche importante gruppo industriale. Un altro elemento da segnalare è che il Governo italiano ha chiesto una delega per riscrivere in maniera più snella rispetto ad oggi un Codice dei contratti pubblici e delle Concessioni. Per capirci, la normativa vigente vede un Codice con 257 articoli e 22 allegati e un Regolamento di 359 articoli e 15 allegati. I tempi si vanno restringendo e resta meno di un anno per completare tutto questo processo.

Cosa introducono le direttive in oggetto rispetto alla situazione precedente?

Credo che esse segnalino, non da sole ma assieme ad altri provvedimenti, il tentativo difficile di una risposta alla crisi aperta davanti a noi dal 2007. Per questo le proposte in materia di appalti vanno lette guardando alle normative, alle proposte, agli obiettivi che in Europa sono date sull'Energia, l'Ambiente, l'Industria. In sostanza, in Europa si dice che bisogna ridurre le emissioni di Co2 ma che va mantenuta la competitività; in Europa si dà l'obiettivo di riportare l'industria al 20% del PIL. Sembra quasi l'altra faccia delle politiche di austerità, anche se bisogna denunciare ancora l'insufficiente sforzo sul piano infrastrutturale con il piano Junker.

In questo quadro le direttive sugli appalti incorporano obiettivi sociali, ambientali, di inclusione delle fasce deboli. Delineano un tentativo di fare politica industriale con la domanda pubblica, ancora rilevante, con la scelta del criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Indicano di tenere conto della piccola e media impresa e quindi del mercato, delle regole, della trasparenza.

Come perseguire questi obiettivi senza che essi si perdano nel processo di trasposizione dall'ordinamento europeo a quelli nazionali? Si tratta del principale compito sul quale siamo impegnati in questa fase unitariamente come CGIL CISL UIL confederali. Lavoro che ci ha portato a proporre puntuali modifiche alle proposte del Governo presentate con la legge Delega. Rivendichiamo, soprattutto: uno spazio adeguato, in linea con le proposte europee, alle tematiche del lavoro negli appalti con i punti che riguardano l'indicazione del ccnl da applicare nei bandi di gara; le clausole sociali per la continuità occupazionale nei cambi di appalto, con il ripristino della responsabilità solidale da parte del committente pubblico.

In tema di procedure e criteri di aggiudicazione, il punto che si pone è quello del superamento del massimo ribasso e del ricorso all'Offerta Economicamente più Vantaggiosa (OEV), che ci sembra più in linea con l'impostazione europea.
In questo senso occorrerà fare tutte le verifiche tecniche e di merito affinché non rientri nei fatti ciò che si è voluto superare (massimo ribasso), non si predetermini l'aggiudicazione con il criterio dell'OEV, il progetto tecnico costituisca il punto dirimente, si affronti il problema delle commissioni di aggiudicazione e della loro discrezionalità. Questo disegno richiede la qualificazione delle stazioni appaltanti e la loro riduzione numerica, una diversa capacità di valutazione della pubblica amministrazione e la sua qualificazione.
Tutto ciò rischia di diventare un libro dei sogni se il bando pubblico non ridiventa la regola, se non si supera il ricorso alle deroghe per decreto, se il ricorso alle procedure ristrette, negoziali, contrattuali non è limitato ai casi più complessi e particolari, da definire comunque con precisione, affinché niente sfugga.
Altro tema non trascurabile è costituito dalla diminuzione delle risorse pubbliche a disposizione a causa delle politiche fiscali europee e dalla necessità, prevista anche normativamente, del Project Financing, del partenariato pubblico privato. Non si tratta di un punto di facile soluzione e rappresenta un aspetto tutt'altro che marginale nel dibattito sugli appalti e le infrastrutture. Il nostro paese si è cimentato anche con la ricerca di soluzioni fiscali e finanziarie. La stessa politica di incentivazione industriale alle imprese sta cambiando nella ricerca di soluzioni che, superando il sostegno diretto, fluidifichino l'apporto della finanza alle imprese agendo sulle garanzie, il ricorso a politiche di lungo periodo e di investimento. Nel quadro degli appalti pubblici, tuttavia, non si potrà prescindere dall'apporto di risorse pubbliche di cui occorrerà aumentarne l'efficienza, diminuendo i tempi di utilizzazione con politiche di progettazione coerenti e, soprattutto, capaci di rispondere a esigenze di crescita anche qualitativa dei territori.
Questo quadro di proposte unitarie è arricchito dalla proposta di iniziativa popolare che la CGIL avanza e sulla quale si stanno raccogliendo le firme. Va precisato che, in tale proposta, si parla di regole per gli appalti pubblici e privati, mentre le direttive si riferiscono a quelli pubblici.
Occorre anche consapevolezza che con il Jobs Act cambiano le regole del lavoro così come le abbiamo conosciute negli ultimi 45 anni, dalla legge 300 sullo Statuto dei Lavoratori. E cambiano anche per gli appalti, con il rischio, per il lavoratore o la lavoratrice che cambia datore di lavoro, di rientrare nei nuovi contratti a tutele crescenti e di perdere i diritti precedenti in materia di licenziamenti. Tutto questo è riferito ad una platea di lavoratori e lavoratrici ampia, mediamente più esposta sul piano delle condizioni di lavoro, salariali, occupazionali. La nostra iniziativa sugli appalti, la nostra iniziativa generale e contrattuale non potrà non misurarsi con questo quadro in evoluzione continua, per ricercare soluzioni normative diverse a quelle approvate e risposte contrattuali che difendano i lavoratori, soprattutto quelli più deboli.

Cambiare è un po' tradire

di Osvaldo Cisternino

Giuda di Amos Oz
Feltrinelli (pagine 336 - € 18)

Dopo dodici anni dall'uscita del suo romanzo più noto (*Una storia di amore e di tenebra*), *Amos Oz* pubblica un nuovo romanzo importante, *Giuda*, uscito in Italia in autunno da Feltrinelli. In questi dodici anni l'Autore ha pubblicato saggi e racconti (uno, *La vita fa rima con la morte*, è stato recensito in questa rubrica). Ma un suo nuovo romanzo, considerato il peso di *Oz* nella letteratura contemporanea, costituisce un evento. *Giuda* è stato accolto molto positivamente sia dai lettori sia dalla critica.

L'Autore è - insieme a Yehoshua e Grossman - fra le voci più ascoltate della letteratura israeliana, anche sul piano politico. Tutti e tre questi grandi romanzieri si battono in prima fila per la Pace fra israeliani e palestinesi, prendendo spesso posizioni coraggiose e controcorrente nel contesto esasperato della situazione mediorientale.

Anche l'ultimo romanzo di *Oz* affonda le radici nella storia di Israele e pone come centrale la ricerca di una Pace duratura. Tuttavia è ambientato fra l'autunno 1959 e la primavera 1960 a Gerusalemme. Dunque riflette la situazione di allora, quando Gerusalemme era ancora divisa in due fra Israele e Giordania. La guerra di indipendenza da cui è nato lo stato di Israele è ancora recente (1948) e *Ben Gurion*, eroe e condottiero in quella guerra è ancora al governo.

Il protagonista, Shemuel Ash, è un ragazzo goffo di 25 anni, che decide di lasciare l'università, un po' perché non riesce a portare a termine la sua ambiziosa tesi su Gesù Cristo in prospettiva ebraica, un po' perché suo padre è fallito e non può più mantenerlo agli studi. Arruffato e goffo, impetuoso, perennemente e inutilmente di corsa, *"la testa riccia che insegue la barba e il corpo piegato in avanti verso la testa, le gambe che precipitano dietro al tronco, come per timore di perderle"*. Un venticinquenne *"timido, sensibile, socialista, asmatico, propenso tanto all'entusiasmo quanto alla precoce delusione"*. Il giovane - descritto in modo vivido - trova per caso lavoro presso un'antica dimora di Gerusalemme, abitata da due strani personaggi: un vecchio professore in pensione, che ormai si muove a stento e al quale Shemuel deve tenere compagnia e una donna ancora giovane, anche se di parecchi anni più anziana di lui, dalla quale il ragazzo è attratto in ragione della sua femminilità e del suo mistero. Occorrono svariate settimane per scoprire la storia e i legami fra quelle due persone. La donna, Atalia, è nuora del vecchio Wald, ma suo marito e figlio di Wald, un matematico di grande talento, è stato massacrato nella guerra del 1948. Da allora quella casa si è fermata. Era in origine la casa del padre di Atalia, Abrabanel, personaggio controverso, isolato da tutti quando si era opposto a Ben Gurion e alla sua battaglia per la costituzione di uno stato. Era contrario agli stati nazionali e per l'integrazione fra ebrei e palestinesi. Riteneva che la separazione e la contrapposizione avrebbero prodotto solo odio e desiderio di cacciare il nemico. Era morto solo e isolato, sospettato di tradimento in ragione delle sue amicizie con molti arabi.

La sua, però, non è la posizione di *Oz*. Come chiarisce in un'intervista a Repubblica, il suo romanzo non è a tesi: *"si ricordi la lezione di D. H. Lawrence: per scrivere un romanzo bisogna saper presentare con uguale credibilità cinque o sei punti di vista diversi"*.

E ciascuno dei personaggi del romanzo ha una sua tesi, anche se tutte hanno in comune la ricerca di un percorso per la Pace.

Ma quello che rende centrale la figura di Abrabanel è il discorso - centrale nel romanzo - sul tradimento. *"Nella storia"* fa dire Amos Oz a Shemuel *"compaiono di tanto in tanto persone coraggiose che precorrono i tempi e per questo sono chiamati traditori oppure pazzoidi"*. Traditori come Charles De Gaulle quando decise di smantellare con le sue stesse mani il governo francese in Algeria e concedere piena indipendenza alla maggioranza araba. Come Abramo Lincoln quando affrancò gli schiavi. Come gli ufficiali tedeschi che cercarono di uccidere Hitler. Addirittura come lo stesso Ben Gurion quando disse sì alla spartizione di quel pezzo di terra in due stati, uno ebraico e uno arabo.

Il tradimento è, secondo Shemuel, necessario per rompere le convenzioni paralizzanti del passato e costruire il nuovo. E questa sua tesi è strettamente correlata alla sua ricerca su Gesù, che era un ebreo osservante e da altri ebrei fu ucciso. Parlare positivamente della figura di Gesù nel mondo ebraico non è facile: pesano millenni di persecuzioni con l'accusa di deicidio. Pesa l'identificazione degli ebrei con la figura di Giuda, il traditore.

Ed è proprio la figura d Giuda che Shemuel cerca di ribaltare. La ricostruzione letteraria che *Oz* fa della crocifissione, nella quale Giuda non è il traditore ma il discepolo più fedele di Gesù, ci regala la pagine di alta letteratura. Può ricordare la ricostruzione fatta da Bulgakov della figura di Pilato nel suo capolavoro, *Il maestro e Margherita*. Anche qui una storia contemporanea s'intreccia con la ricostruzione delle ultime ore di Cristo. La vicenda accennata - nella vecchia dimora di Gerusalemme - l'affetto per il vecchio, l'amore per Atalia durano i mesi piovosi dell'autunno e dell'inverno. Shemuel, innamorato quanto prigioniero di quella casa, in primavera va via. Verso dove - un po' come Israele - non sa.

“L’anima nera” di Venezia

© testo e fotografie di Franco Mammana

Canal Grande è l’anima principale di Venezia: il sinuoso serpentone d’acqua prima dipinto, celebrato e poi fotografato e rappresentato da una sterminata rassegna iconografica di autori famosi e anonimi turisti, è lo specchio in cui si riflettono, nella loro maestosa e raffinata bellezza, i più bei palazzi della città, in un susseguirsi alternato di stili architettonici tra loro diversi ma che hanno saputo fondersi armoniosamente nel corso dei secoli.
La “Via” più bella del Mondo si snoda nel cuore di Venezia creando uno scenario unico e irripetibile, elevandola nel contempo, con il suo suggestivo e romantico fascino, sensibilmente al di sopra di qualunque altra città fluviale o costiera della Terra.
Porto-canale lungo il quale nobiltà e borghesia mercantile hanno costruito in passato la potenza economica della Serenissima, il Canal Grande mantiene oggi come allora un ruolo fondamentale nella vita cittadina, restando l’arteria principale lungo cui si svolge quotidianamente la maggior parte del traffico di servizio e commerciale della città.
Da ciascuno dei quattro ponti che collegano le sponde del centro storico, che il canale stesso separa, si può osservare l’intenso bru-

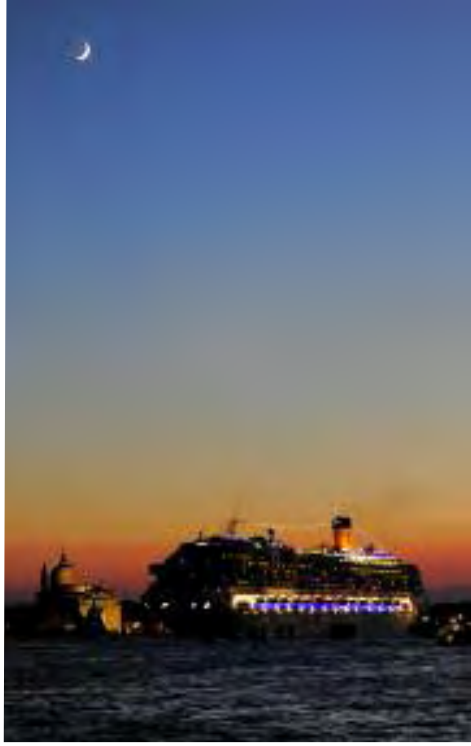
licare di mezzi di ogni genere che la duplice natura veneziana, terrestre e acquatica, rende peculiari.
E si rimane quasi stupiti nel constatare come in questo formicaio a pelo d’acqua, sul quale volteggiano norme e regolamenti che si rifanno per competenza idrografica a ben tre diverse Autorità Istituzionali – Municipalità, Capitaneria di Porto, Magistrato delle Acque – il tasso di incidenti risulti piuttosto basso.
Una sorta di *kaos* controllato e forse benevolmente protetto dalle “divinità” cui sono dedicate le oltre duecento chiese di Venezia.
Vaporetti per il trasporto pubblico, sciami di motoscafi di servizio per taxi, ambulanze, Vigili del Fuoco e Forze dell’Ordine, barconi attrezzati per il trasporto e la manipolazione delle merci, chiatte speciali per la raccolta dei rifiuti, e chi più ne ha più ne metta: perché a Venezia tutto arriva, transita e se ne va via acqua.
Infine c’è lei, l’altra anima, l’icona simbolo - insieme al Leone alato di San Marco - legata indissolubilmente alla storia e alla vita della città: la *gondola*.
Strana imbarcazione, la gondola. Anzi strambissima. Già il termine ha un’assonanza onomatopeica, dove cioè il suono del nome rimanda all’azione, quella del “dondolamento” sull’acqua. Ma l’etimologia è incerta e si rifà più o meno fondatamente a vocaboli latini e greci che ne richiamano forma o similitudini.

Con ogni probabilità è un incrocio di tutte queste cose sintetizzate linguisticamente dalla vulgata popolare.
È così stravagante da prendersi gioco delle comuni regole di costruzione navale, sfidando le leggi della logica e della fisica. Nasce "asimmetrica", cioè con la parte sinistra più panciuta della destra e una fiancata più alta dell'altra, ma ritrova equilibrio nella prestanza fisica e nella maestria del suo conduttore capace di governarne i movimenti, in piedi di poppa, con un solo remo. Ha il fondo piatto per scivolare senza resistenza sulle acque basse della laguna ed è rigorosamente dipinta di nero elegante per volere del Senato della Serenissima fin dal XVII secolo. Snella e filante - 11 metri di lunghezza per 1,5 massimo di larghezza - si rivela agile e mobilissima, a dispetto della sua insolita morfologia, lungo la rete di canali d'acqua che ritagliano la città. Un puzzle di 280 parti di legno di 8 diverse varietà arboree, accuratamente stagionate, le dà corpo e struttura.

Ma non è finita qui. Dopo i maestri d'ascia, gli *squeraioli*, un esercito di artigiani – un tempo riuniti in corporazioni con tanto di ponti, calli e campielli dedicati - opera per conferirle nerbo e personalità: fabbri, intagliatori, tappezzieri, decoratori, sarti, calzolai, berrettieri completano, con sapiente abilità manuale, tutte le fasi che impreziosiscono il prodotto finito di cui fa parte lo stesso "gondoliere" o "barcaiolo". E così pure scarpe, casacche, magliette a righe, cappelli, tutti tramandati in versione estiva e invernale ed ereditati nella foggia e nei colori da secoli di uso funzionale, costituiscono elementi integranti della iconografia tradizionale.
Ad essa appartiene anche quell'insolito manufatto di ferro battuto a forma di pettine che caratterizza la gondola, distinguendola da ogni altro guscio di noce galleggiante: il *"dolfin"* o *"ferro di prua"* con i suoi sei denti simboleggianti i "sestieri" in cui è suddivisa Venezia più uno rivoltato all'indietro in rappresentanza della Giudecca.
E che dire poi di quella straordinaria scultura astratta –anticipatrice di genialità artistiche contemporanee quali Hans Jean Arp e Costantin Brancusi - che è la *forcola*, cioè lo scalmo in cui il remo è fatto giocare per controllare con estrema sensibilità ogni movimento dell'imbarcazione?
Se oggi a prevalere è la sua funzione ad uso turistico, trascinata nel vortice del consumo di massa di questa città unica al mondo, non dobbiamo dimenticare che la gondola è stata fino all'inizio del '900 il principale mezzo di locomozione pubblico e privato di Venezia, fino a quando le diverse esigenze di mobilità legate allo sviluppo industriale e manifatturiero della città favorirono la nascita di un trasporto collettivo basato su capienti e veloci imbarcazioni motorizzate.
Così, oltre a mezzo di trasporto o di ricreazione, la gondola ha assunto anche il ruolo di fedele testimone dello spirito di una città in progressiva e ineluttabile trasformazione.
La sua storia, dopotutto, accompagna fin dall'anno Mille quella della stessa città, seguendone col tempo mutazioni e destino in attesa di scrivere i nuovi sviluppi futuri. Perché, in fondo, Venezia e la gondola non potranno che vivere o morire insieme.

NOSTOP
RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - RESTYLING URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - I numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°1 gennaio/febbraio 2015 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI
Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 3 marzo 2015 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

GALLERIA



FILT-CGIL

CGIL